DK511
.N3
K87
1928

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ ГУБЕРНИИ

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНАЯ СЕРИЯ

I

М. Н. КУТУЗОВ

ВЕЛИКИЙ ВОЛЖСКИЙ ПУТЬ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В РАЗВИТИИ НИЖЕГОРОДСКОГО КРАЯ

НИЖНИЙ-НОВГОРОД

UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL
00008164620

THE LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF
NORTH CAROLINA
AT CHAPEL HILL

ENDOWED BY THE
DIALECTIC AND PHILANTHROPIC
SOCIETIES

DK511
.N3
K87
1928

В. Латин

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ ГУБЕРНИИ

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНАЯ СЕРИЯ

I

DK511
ee
c
.N3
K87
1928

М. Н. КУТУЗОВ

ВЕЛИКИЙ ВОЛЖСКИЙ ПУТЬ

VELIKIĬ
VOLZHSKIĬ
PUT'

И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В РАЗВИТИИ НИЖЕГОРОДСКОГО КРАЯ

ОДОБРЕНО ГОСУДАРСТВЕННЫМ УЧЕНЫМ СОВЕТОМ.

UNIVERSITY OF NORTH CAROLINA
PROPERTY OF
LIBRARY
AT CHAPEL HILL

1 9 2 8 НИЖНИЙ-НОВГОРОД

Печатается по постановлению Комитета Ассоциации по изучению производительных сил Нижегородской губернии.

Ученый Секретарь
Проф. С. Станков.
20 мая 1928 г.

ОТПЕЧАТАНО
в типографии Нижполиграф, Н.-Новгород, Варварка, 32, в количестве 3000 экземпляр. Гублит № 1854. Заказ № 5950.

ВВЕДЕНИЕ

В своей известной книге — «Цивилизация и великие исторические реки» ЛЕВ МЕЧНИКОВ ярко обрисовал огромное значение рек в исторической жизни человечества и отдельных народов древнего мира.

Такую же огромную роль в жизни ряда народов (хозар, волжско-камских болгар), в том числе и русского народа, играла и по наши дни играет р. Волга со своими могучими притоками — Окою и Камою. Она служила давнишней торговой дорогой между восточными странами и далеким западом, а также холодным, но богатым пушными зверями севером (акад. А. ШАХМАТОВ полагает, что путь по Волге был открыт норманами раньше, чем путь на юг, в Византию по Днепру, о чем свидетельствуют арабский писатель — географ X ст. ИБН-ДАСТА и огромное количество арабских монет, найденных в Скандинавии); на берегах Волги свили себе гнезда два упомянутых выше предприимчивых, торговых народа, экономическая культура которых не могла не отразиться на всех обитателях обширного Поволжья; она послужила главным путем расселения славян по русской равнине; в пределах значительной части ее бассейна разыгралась вся многострадальная историческая жизнь русского народа; на ее водах и берегах раздались первые

боевые революционные клячи, восставшего против своих поработителей, народа — в эпоху Разиновщины и Пугачевщины; ее ровная, водная поверхность способствовала расцвету русской торговли; ее берега дважды приютили великое русское торжище — сперва Макарьевскую, потом Нижегородскую ярмарку; до проведения в стране железных дорог Волга была главной столбовой дорогой в русском государстве, соединяющей его отдаленные окрайны с центром в одно целое; недаром два крупнейших русских человека — публицист эпохи Ивана Грозного ИВАН ПЕРЕСВЕТОВ и виднейший декабрист П. И. ПЕСТЕЛЬ считали наиболее целесообразным видеть столицей русского государства Нижний-Новгород при слиянии р. р. Оки и Волги; недаром ПЕТР I пытался продолжить Волгу через соединение ее каналом с Доном и с Балтийским морем и тем создать единый мощный водный путь от крайнего северо-запада страны до крайнего юго-востока — Каспийского моря и юга — Азовского и Черного моря. Одним словом, значение водного Волжского пути в жизни страны и русского народа издавна было огромно.

Но и в наши дни, несмотря на развитие сети железных дорог, Волжский речной путь, обнимающий огромное пространство в 1.402.000 кв. кил., т.-е. площадь большую, чем Франция, Германия и Англия вместе взятые, не только не потерял своего значения, но с восстановлением хозяйства в СССР, с развитием сельского хозяйства и промышленности ему предстоит, как наиболее дешевому пути сообщения, еще сыграть огромную роль в деле хозяйственного оживления страны. Недаром местными и центральными транспортными органами поставлен в порядок дня вопрос о коренном переустройстве Нижегородского речного порта и капитальном судостроительстве, недаром Советская власть снова поставила на очередь давно выдвинутую, но забытую

мысль о соединении Волги с Черным морем через р. Дон и Азовское море. Еще 14 мая 1918 года В. И. ЛЕНИН в заседании Совнаркома заявил, что «сооружение Волго-Донского канала явится тем могучим транспортным рычагом, который коренным образом повернет наиболее отсталое хозяйство в восточной части республики». И несмотря на гражданскую войну и хозяйственную разруху правительством тогда же были отпущены средства на первоначальные работы по проектированию канала, который должен был открыть сплошной путь волжским грузам к Черному морю. Современное и будущее экономическое значение Волги для СССР особенно наглядно видно при сравнении длины ее речной системы и ее судоходной части с судоходными путями других стран.

Речные бассейны.	Длина рек в километрах.	Путей с искусствен. сооружениями (в киломм.).	% соотношение искусствен. путей к общей длине.
Волжский бассейн . . .	80.000 (Из них 42.600 сплавных и 13.000 судоходных).	320	0,16%
Сев.-Американские Соединенные Штаты .	48.000	4.180	8,1%
Франция	16.700	4.570	26,6%
Германия	21.600	4.950	23,4%

Таблица *) ярко показывает с одной стороны — огромность нашей Волжской речной системы, а с другой

*) Из ст. инж. В. ЗВОНКОВА в «Поволжье» изд. Двигатель.

стороны—ее неблагоустроенность искусственными сооружениями, которые во много раз увеличили бы ее экономическое значение. Но можно уверенно сказать, что при развитии хозяйственной жизни в стране будущее за Волгой и ее обширной речной системой. Рост же и усиление Волжского транспорта неминуемо отразится на развитии и жизни приволжских городов и прежде всего такого важного узлового пункта, каким являлся и является Нижний-Новгород. Он издавна тесными узами связал свою судьбу с великой рекой. Ее оживление и ее транспортное затишье всегда чутко отражались на жизни значительной части его населения и общем его благосостоянии. Вот где, между прочим, надо искать корней для об'яснения и той исключительной привязанности и любви к Волге, которая так характерна для волгарей-нижегородцев.

М. ГОРЬКИЙ, сам так любящий свой родной Нижний и Волгу, прекрасно отобразил эту любовь и привязанность нижегородцев к своей реке и городу в художественном произведении «Детство» и «Матвей Кожемякин».

В «Детстве» ГОРЬКИЙ пишет — «помню детскую радость бабушки при виде Нижнего. Дергая за руку, она толкала меня к борту (парохода) и кричала: — Гляди, гляди, как хорошо! Вот он, батюшка, Нижний-то! Вот он какой, Богов!... пароход остановился против красивого города, среди реки, тесно загроможденной судами, ощетинившейся сотнями острых мачт...» В «Матвее Кожемякине» Савелий Кожемякин, рассказывая своему сыну, как он плыл по Волге на барже, с восторгом вспоминал:— Идешь ты на барже, а встречу тебе берега плывут, деревни, села у воды стоят, лодки снуют, словно ласточки, рыбаки снасть ставят, по праздникам народ пестро кружится, бабьи сарафаны полымем горят — мужики-то поволжские сыто живут, одеваются нарядно,

Рис. 1. Общий вид Нижнего-Новгорода с ярмарочной стороны.

бабы у них прирабатывают, деньги—дороги, одежа — дешева. Взглянешь, бывало, на берег, вспыхнет сердце— загогочешь во всю силу — ей, вы, жители! Здорово ли живем?! Бичевой бурлаки согнувшись идут, как баранки на мочало вздетые, — маленькие они издаля-то! Песни, гудут, ровно бы большущие пчелы невидимо летят. А ночью — потемнеет река, осеребрится месяцем, на привалах огни засветятся, задрожат на черной-то воде, смотрят в небо как-бы со дна реки, а в небе — звезды эти наши русские, и так мило все душе, такое все родное человеку! Обнимает Волга сердце доброй лаской, будто говорит тебе: «Живи-де, браток, не тужи! Чего там?!» Волга, Матвей, это уж воистину за труд наш, для облегчения от Бога дана, и как взглянешь на нее — окрылится сердце радостью, ничего тебе не хочется, не надобно, только бы плыть по ней—вот какая разымчивая река!»

Пролетарский поэт нижегородец ФЕДОР ЖИЖЕНКОВ в одном из своих стихотворений пишет:

Люблю тебя, кормилица - река!
Мне каждый всплеск твой—песня лучшей скрипки
Мне каждая волна твоя близка!... *)

С каждым городом связано какое-либо представление. Когда мы говорим о Баку, то с этим словом у нас связано представление о месте добычи нефти; Тула—вспоминаются тульские самовары, пряники, тульский оружейный завод; упоминается Иваново-Вознесенск—и нам рисуется центр бумажно-ткацкого производства; с именем Нижнего-Новгорода у нас неразрывно связано представление и воспоминание о Волге, ее пароходах, плавно скользящих по ее зеркальной поверхности, беспрерывно гудящих и оживляющих даже ночную тишину, и разве еще представление о Нижегородской ярмарке. Не будь

*) «Нижег. Коммуна» 1928 г. № 94.

в Нижнем-Новгороде Волги и он бы́л бы типичны́м русским захудалы́м губернским городом на манер соседних с ним—Тамбова, Пензы́ или Вя́тки. Волга не только украшает Нижний, но ей он обязан как своим возникновением, так и впоследствии своим благосостоянием и расцветом своей промы́шленности и торговли.

I

ЗНАЧЕНИЕ ВОЛГИ, КАК КОЛОНИЗАЦИОННОГО И ТОРГОВОГО ПУТИ В XI—XVII В. В. И РОЛЬ НИЖНЕГО-НОВГОРОДА, КАК УЗЛОВОГО ТОРГОВОГО ПЕРЕВАЛОЧНОГО ПУНКТА

Определяющим моментом в возникновении и жизни большинства городов русской равнины являются главным образом два фактора: 1) благоприятные географические условия, вызывавшие появление города, как рынка, и способствующие развитию в нем торговли и промышленности, и 2) потребность в обороне страны от натиска врагов, приводящая к созданию боевых защищенных, огороженных пунктов—городов.

Появлению Нижнего-Новгорода способствовали оба указанных выше фактора. С одной стороны, он был заложен, как сторожевой окраинный город, на высоком берегу, при слиянии двух рек—Волги и Оки и долго играл роль боевого города, задача которого была защищать от нападения врагов не только прилегающую к нему местность, но и служить исходным военным пунктом для наступательного движения русского населения на восток. Память об этой боевой роли Нижнего-Новгорода ярко хранит его седой старик—Кремль с его 11 боевыми башнями (первоначально их было даже 13). С другой

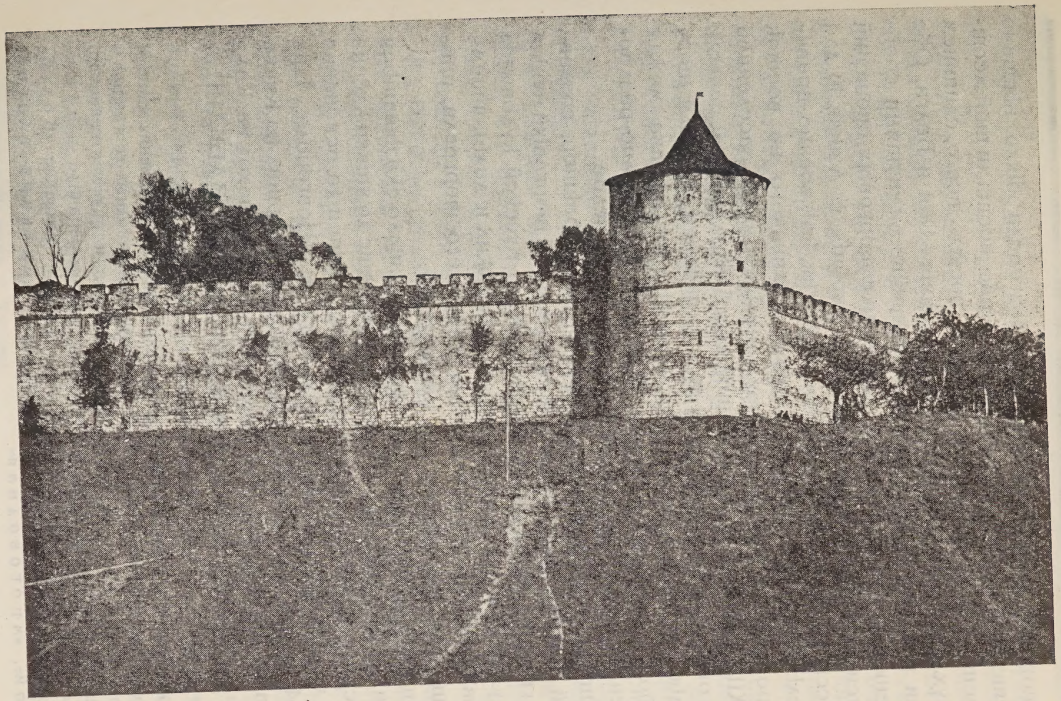

Рис. 2. Коромыслова башня Нижегородского Кремля

стороны, появление Нижнего-Новгорода было вызвано естественно-географическими особенностями той местности, где он возник, а именно, прежде всего, слиянием двух огромных рек русской равнины—Оки и Волги. Обе они издавна были в стране важнейшими путями сообщения: 1) для торгового движения и торговых сношений Руси, а через нее и Западной Европы с Азией; 2) для русского колонизационного движения, как военно-правительственного, так и мирного селянского на восток европейской равнины, сравнительно мало заселенной в XIII—XVIII в. в., но богатой своей плодородной почвой, луговыми и лесными угодьями и, наконец, в 3) для торговых сношений различных частей государства между собой, после об'единения Москвою феодально-раздробленной северо-восточной Руси в одно целое.

Этот естественно-географический фактор, создавший Нижний-Новгород, как передаточный торговый пункт на границе между странами славяно-русской культуры и культуры тюрко-азиатской, послужил и дальнейшему развитию его экономической жизни, его торговли, промышленности, вплоть до наших дней.

Значение Волги*), как водного пути, стало сказываться в жизни русского народа очень давно, еще до утверждения русского населения в ее срединной части и до основания на ее берегах, в 1221 году, Нижнего-Новгорода. Еще в 964 году вел. кн. Киевский Святослав совершил из Киева реками Десною, Окою и Волгою «в лодьях» поход на Камскую Болгарию, как полагает историк И. Е. ЗАБЕЛИН,—

*) Волга имела издавна такое свое наименование у древних славян, в противоположность названию «Ра»—у древних западных географов и названию «Итиль» — у восточных географов и путешественников. На древне-славянском языке слово «волгский» означало — «влажный» (отсюда и слово—«влага»), следовательно название «Волга» соответствовало понятиям—«влажная», «обильная влагой, водой», «многоводная».

с целью очистить Волжский путь для славянской торговли. А в 1006 году вел. кн. Киевский Владимир заключил договор с волжско-камскими болгарами, по которому предоставлялось право обоюдной торговли славянам и болгарам по Волге и Оке. Таким образом еще тогда, когда среднее Поволжье принадлежало и было заселено финскими племенами—мордвою и черемисами, платившими дань болгарам,—Волга служила уже важным путем для торговых сношений между славянами Приднепровья, верхнего Поволжья и Новгородской земли и Волжско-Камской Болгарией, которая в X—XII вв. была торговой и богатой страной. Об этом свидетельствуют нам еще и тогдашние арабские писатели и путешественники—ИБН-ХОРДАДБЕХ и ИБН-ФАДЛАН, которые оставили описание руссов, этих постоянных посетителей г. Булгар *) и хазарского царства, а также старинная Новгородская былина «Садко богатый гость». В ней мы читаем, как «по славной матушке-Волге-реке гулял Садко молодец тут двадцать лет»... «с вершины знал до устья ее».

Из Руси на Восток шел по преимуществу натуральный сырьевой товар — меха, мед, воск, кожи, льняные изделия, широко известные на Востоке, а также невольники и, главным образом, невольницы, из Болгарии же шли вверх по Волге предметы разнообразных отраслей обрабатывающей промышленности, местного болгарского, а иногда и очень отдаленного производства из различных пунктов Азии, с которыми болгары были в довольно живых торговых сношениях, как-то: шелковые ткани, самоцветные камни, изделия из благородных металлов, оружие, жемчуг, пряности. «Несомненно,—

*) Развалины г. Булгара, древней столицы болгарского царства, до сих пор можно видеть частью вблизи, частью в самом селе Успенском, б. Спасского уезда, б. Казанской губернии (теперь Татреспублики) верстах в 80 ниже г. Казани.

говорит проф. Н. ЗАГОСКИН в своей книге «Русские водные пути в допетровской России»—что уже в весьма ранние эпохи установилась в г. Булгаре ярмарка, впоследствии, после падения Булгар, перенесенная в древнюю Казань и явившаяся прародительницей будущего Макарьевского, а потом Всероссийского Нижегородского торжища». Из плодородной Болгарии в то отдаленное от нас время, как и теперь, шел иногда вверх по Волге и хлеб, особенно в неурожайные голодные годы, которые довольно часто посещали неплодородное верхнее Поволжье и север Руси. В летописи под 1024 г. мы читаем: «бе мятеж велик и голод по всей стране, идоша по Волге все людие в Болгарию и привезоша жита и тако ожиша».

Но гораздо чаще в те времена соседские ошношения между русскими и болгарами носили не мирный торговый характер, а определенно грабительский и захватнический.

В XI—XII столетии «ушкуи»—большие лодьи новгородцев, а впоследствии дружины русских князей нередко врывались Волжским путем в пределы Болгарского царства и причиняли ему не мало вреда своим неудержимым разбоем и насилиями над жителями. В летописи мы встречаем ряд известий о набегах русских князей на болгарские земли. Так, в 1172 году дружины русских князей—Владимирского, Муромского и Рязанского, собравшись в устье р. Оки, пошли отсюда походом на Болгарию. «В'ехали в поганые без вести»,—говорит летописец—«и взяша сел 6 и семое город, мужи иссекоша, а жены и дети полониша». Эти набеги, с одной стороны, ослабляли Болгарское царство, а, с другой, натолкнули русских князей на мысль обосноваться в среднем Поволжье более прочно и превратить случайные набеги на болгарские земли в более организованный натиск на нее из какого-либо опорного пограничного пункта. Таким и

намечено было, одним из северо-восточных князей, место на границе болгарских и русских земель при слиянии Оки и Волги, где обычно собирались дружины русских князей перед походом на Болгарию. Под 1221 годом в Нижегородском летописце мы читаем: «вел. князь Юрий Всеволодович заложил град на устье реки Оки и нарече ему имя Нов-град Нижний. А владела той землей погании мордва». Так возник Нижний-Новгород, как новый форпост русского колонизационного движения на восток. В среднем Поволжье это был уже второй этап указанного движения русских. Первоначальным окраинным пунктом славянских поселений на востоке, в среднем Поволжье был Городец, упоминаемый впервые в летописи под 1172 годом.

Основание Нижнего-Новгорода в мордовских землях, подданных Болгарии на границе с последней, определенно указывало на стремление русских князей подчинить себе и колонизировать новый край. По крайней мере, сын основателя Нижнего-Новгорода князь Константин, получив Нижний в удел, по свидетельству Нижегородского летописца—«повеле русским селитися по Оке и по Волге, и по Кудьме, где кто нипохочет». Понятно, что, в начавшемся колонизационном движении русских в Нижегородский край, реки, лучшие пути сообщения в то время, играли не малую роль и прежде всего—Ока, идущая из самого центра Московского государства, и верхняя Волга, подходящая своими истоками к Новгородскому краю и верхнему Приднепровью; для расселения же в самом крае большую помощь оказали славянскому населению притоки Волги, пересекающие его в различных направлениях, это прежде всего—р. Кудьма *), долгое время бывшая пограничной рекой между мордовскими

*) Р. Кудьма впадает в Волгу около дер. Голошубихи, килом. в 4—5 выше с. Работок, первой большой пристани вниз по Волге, в 65 кил. от Нижнего-Новгорода.

землями и землями, захваченными русскими, затем впоследствии — р. Сундовик *), протекающей по богатому своими плодородием и лесами нагорью Нижегородского края, и левобережные Волжские притоки: Линда, Узола, Керженец, впадающий в Волгу около Макарьевского монастыря, Ветлуга. Все они открывали переселенцам дорогу вглубь Нижегородского края.

Параллельно с развитием и усложнением хозяйства в стране, с ростом населения в Нижегородском крае и в самом Нижнем-Новгороде, росло его участие в торговле по Волге, что в свою очередь влияло на увеличение благосостояния и численности населения города. Интересно, что татарский погром Руси, способствовавший падению значения южных русских торговых путей, передвинул их, вместе с населением, в северо-восточную и восточную Русь, где мало-по-малу и стала развиваться торговая деятельность, главным образом, по богатой речной сети Волжского бассейна. Когда «засорился» и заглох «великий водный путь» из Варяг в Греки по Днепру, по которому доставлялись в IX—XI в. в. в Западную Европу восточные товары, энергия купцов, и прежде всего Великого Новгорода, направилась и полнее использовала другой путь на Восток — через Волгу и Каспийское море. Именно этим путем в XIV в. и стал в большом количестве итти в Великий Новгород, а оттуда в Западную Европу, тот ценнейший товар, каким являлся в то время восточный шелк.

Падение под ударами татар торговли болгарских городов также не подорвало торгового движения по Волге, а только временно его задержало. Татары скоро заменили волжских болгар и стали посредниками в русско-азиатской торговле, и в XIV веке Волга снова играет роль

*) Р. Сундовик впадает в Волгу около с. Исад, недалеко от с. Лыскова. Исады—вторая большая пристань вниз по Волге в 100 кил. от Нижнего-Новгорода.

торного торгового пути из Европы и Руси в Азию и обратно. «После утверждения татарского владычества — пишет известный русский историк С. М. СОЛОВЬЕВ в своей «Истории России» — «ханы для собственной выгоды должны были благоприятствовать русской торговле. По прошествии первого двадцатипятилетия тяжесть ига начинает уменьшаться, и после видим значительное развитие восточной торговли и волжского судоходства; даже с достоверностью можно положить, что утверждение татарского владычества в средней Азии, а также в низовьях Волги и вступление России в число зависящих от орды владений очень много способствовало развитию восточной торговле». «Время от Калиты до Дмитрия Донского должно считаться — говорит далее СОЛОВЬЕВ — самым благоприятным для восточной торговли». Столица Золотой Орды — Сарай—приобретает с XIV века значение важного этапа для русско-азиатской торговли; сюда по Волге приезжают русские купцы для обмена своих товаров на произведения Средней Азии; здесь постоянно имелась налицо русская торговая колония и, обратно, уже в XIV веке на Волге часто можно было встретить купцов с далекого масульманского юго-востока. Так, по летописному свидетельству в 1366 году новогородские ушкуйники на своих лодках напали на Нижний-Новгород и «избили множество в нем татарских, армянских и бессерменских торговых людей» и местных—нижегородских, разграбили их товары, истребили их суда, а затем пошли вниз по Волге и в Каму на грабеж болгарского населения и городов. И такие нападения Новгородской вольницы в средней Волге на торговые караваны и прибрежных жителей были довольно обычным явлением в XIV веке, — об этом свидетельствует нам ряд летописных известий. Например, под 1375 годом в Новгородской летописи мы читаем: «пришедше ушкуйники в Болгары,

и тамо полон христианский продаша Бесерменом, костромской и нижегородской, с женами и детьми».

Но все эти бесчинства вольницы могли только препятствовать, но не прекратить торговое движение по Волге. По сообщению Венецианского путешественника БАРБАРО, русские в XV веке посылали свои суда по Волге в Астрахань за солью. Известный путешественник барон ГЕРБЕРШТЕЙН в своих записках о Московии пишет, что в начале XVI в. по Волге шло оживленное торговое движение; в записках им, между прочим, отмечаются и некоторые поволжские пункты и города важные по своей торговле. Так в двух милях от г. Мологи, вверх по реке Мологе, притока Волги, по берегу ее, была расположена самая многолюдная, по словам ГЕРБЕРШТЕЙНА, ярмарка в целом государстве, куда, кроме шведов, русских, ливонцев, с'езжалось много татар и других иностранцев из отдаленных северных и восточных стран. ГЕРБЕРШТЕЙН отмечает еще в верхнем Поволжье город Дмитров, который лежит на р. Яхроме, впадающей в р. Сестру, а последняя в свою очередь впадает в реку Дубну, приток Волги; вследствие этого в Дмитрове всегда жило много торговцев, которые привозили товары с Востока Каспийским морем и Волгой и распространяли их по городам Московского государства. Эти сведения ГЕРБЕРШТЕЙНА о торговле по Волге и на вышеуказанной ярмарке на р. Мологе подтверждает и опричник—немец ГЕНРИХ ШТАДЕН в своих записках «О Москве Ивана Грозного»; он также свидетельствует, что на упомянутой ярмарке встречались с русскими купцами — персы, армяне, бухарцы, шемаханцы, черкесы и другие восточные купцы. Историческое исследование Н. И. КОСТОМАРОВА о русской торговле в XV — XVI в. в. в свою очередь показало ему, что уже в конце XV столетия между Москвою и Астраханью по Волге и Оке, через Нижний-Новгород, ходили

торговые караваны. Благодаря частым разбоям на Волге, берега которой в то время были очень пустынны, купцы старались везти свои товары тогда, когда Астраханский татарский царь посылал Московскому великому князю подарки, что происходило обычно ежегодно. Понятно, что торговое движение по Волге не могло не отразиться на торговле и росте Нижнего-Новгорода, как узлового промежуточного пункта, лежащего при слиянии двух водных артерий — Волги и Оки, по которой, главным образом, шел торный речной путь на Москву.

Но если Волга способствовала росту населения Нижегородского края и самого Нижнего-Новгорода, развитию его торговли, богатству его торгового населения, то она же, с другой стороны, являлась проторенной дорогой и для враждебных нападений на Нижегородский край со стороны тех же татар, особенно вновь возникшего в середине XV века Казанского царства. В XV веке Нижний не раз подвергался нападению по Волге со стороны казанских татар, что и побудило Московских великих князей, которым с конца XIV века стало принадлежать Нижегородское княжество, заменить не очень надежные деревянные укрепления Нижегородского Кремля — каменной стеной (в 1511 году). Но окончательно набеги татар и инородцев, а также бесчинства Новгородской вольницы, столь тревожившие население Нижегородского края, прекратились, когда экономически окрепшая Москва вобрала в себя к концу XV столетия все наличные феодальные русские княжества, в том числе и Новгород-Великий со всеми его обширными землями на севере России, и стала представлять из себя уже достаточно мощный государственный организм, который в половине XVI века, в интересах господствующих классов общества — торгового капитала и помещиков, переходит от обороны к нападению, начинает систематическое

наступательное движение на восток по Волге на, слабеющее с каждым годом, татарское царство. Этой политики держался уже Иван III, в конце XV и начале XVI в., но особенно настойчиво стал проводить ее, в интересах указанных выше классов, его преемник Василий III и внук Иван IV. Первый из них продвинул границы Московского государства от Нижнего-Новгорода дальше на восток на целых 150 верст, построив на правом высоком берегу Волги при впадении в нее р. Суры, укрепленный город Васильсурск (в 1523 году). Это был уже 3-й этап, за Городцом и Нижним-Новгородом, продвижение русских на восток по реке Волге. С этого времени Нижний-Новгород перестает играть роль передового окраинного города, но навсегда его боевое значение падает со взятием Московским государством Казани в 1552 году. А когда через четыре года после этого была занята и Астрахань—вся Волга окончательно делается русской рекой, вполне доступной на всем ее огромном пространстве для торговых сношений.

Таким образом, с середины XVI века великий речной Волжский путь из Европы в Азию, дающий выход из Московского государства в Каспийское море и азиатские рынки, делается открытым для беспрепятственной деятельности торгового капитала. Открытыми для свободного заселения делаются теперь и мало населенные, но плодородные земли среднего и нижнего Поволжья. И с половины XVI века отовсюду из Московского государства, из его густо населенных, но неплодородных центральных и сев.-западных областей потянулись в Поволжье переселенцы — «верховые сходцы». Тут были и свободные крестьяне, которых прельщали нетронутые природные богатства поволжских лесов и степей, обильные «пожни и рыбные ловли», тут были и беглые крестьяне и холопы, которые в густых волжских лесах, полных дичи и разного зверя, надеялись найти себе

укромный приют и защиту от эксплоатации их «сильными людьми» и капиталом; среди поселенцов были и служилые люди, посылаемые сюда правительством и щедро награждаемые здесь землей — вольной и захваченной у покоренных инородцев. И вся эта пестрая масса переселенцев-засельников нового края идет главным образом по наиболее для нее доступному речному Волжскому пути.

Это колонизационное движение из центральных районов страны на восток — в Поволжье продолжается и в XVII веке. Из «верховых» поволжских городов — Твери, Ярославля, Углича и других пунктов население идет проторенной речной дорогой в среднее и низовое Поволжье. «В XVII веке — пишет проф. И. КУЛИШЕР в своей «истории русского народного хозяйства», — ясно чувствуется быстрый темп движения населения, главным образом, его отлив на юг по Волге». В половине XVII века мы находим в Нижнем-Новгороде «приходцев» из очень разнообразных городов и уездов центральной части государства; «старинные» же нижегородские люди часто направляются в более низовые города. И вот, в то время, как верховые поволжские города настаивают перед правительством, из фискальных соображений, на возвращении их «схожих» посадских людей, Нижний готов примириться с уходом своих жителей, но только при том условии, чтобы за ним оставили пришедших из других городов тяглецов. «Тех людей — писали правительству Нижегородские власти — из понизовых городов и из Астрахани вели, государь, отдать в Нижний-Новгород на посад или в тех, государь, людей место, против того числа вели, государь, жить в Нижнем-Новгороде тем схожим людям разных городов, которые живут в Нижнем и в писцовой книге написаны». Таким образом, для различных групп русского населения овладение Волжским путем и всем плодородным средним Поволжьем имело

огромное значение — открывалась возможность территориально свободнее раздвинуться и расселиться для одних и шире использовать эксплоатацию труда для других. Недаром на необходимость этих приобретений так настойчиво указывал в своих публицистических произведениях идеолог помещичьей массы половины XVI века, упомянутый выше ИВ. ПЕРЕСВЕТОВ. Он не иначе называл Казанское царство с его плодородной черноземной почвой, как «всем угодной подрайской землицей». Помещичий класс тоже очень не прочь был ею воспользоваться.

Вообще, приобретение среднего и нижнего Поволжья, а затем и Сибири можно рассматривать, как колониальные приобретения Московского государства в интересах, прежде всего, все усиливающегося в стране, торгового капитала и помещичьего класса. «Для торгового капитала, — справедливо говорит проф. М. Н. ПОКРОВСКИЙ, — всегда важны были размеры территории, на которой он действует, потому что, чем шире территория, находящаяся в монопольном обладании торгового капитала, тем крупней его оборот и тем больше его прибыль. Отсюда наклонность государств торгового капитала собирать землю». Русский торговый капитал в конце концов, пожалуй, больше всего выиграл от завоевания Казани и всей Волги, этого ценнейшего торгового пути на Восток, и прежде всего выиграл капитал крупных торговых поволжских городов, в числе которых на первое место должен быть поставлен Нижний-Новгород. Торговый капитал ясно видел возможность широкого применения себе на Волге и в Нижнем, как важнейшем передаточном торговом пункте, и лица, обладающие капиталом, стекались сюда отовсюду. В тогдашних источниках мы на каждом шагу встречаем в числе жителей Нижегородских посадов—москвитян, ярославцев, угличан, новгородцев и других выходцев из различных местностей тогда уже достаточно обширной нашей страны.

Стала все более и более с каждым годом разрастаться и увеличивать свои торговые обороты после смуты и Макарьевская ярмарка, основанная в 1624 году около Макарьевского монастыря, на левом берегу р. Волги недалеко от торгового села Лыскова; с каждым годом в XVII веке стала оживляться ее торговая деятельность не только местного, но и более широкого значения — между верхней и нижней Волгой, между Россией и Азией, давая обогащение купцам-волгарям и прежде всего такого узлового торгового пункта, каким являлся соседний ей Нижний-Новгород с конца XVI века. Благодаря своему благоприятному географическому положению Нижний в это время развил широкую торговую деятельность не только на всю местную округу, но и в масштабе значительной части Московского государства. Со всех сторон стекались в Нижний-Новгород товары — и местные, русского происхождения, предназначенные к отправке по Волге вниз на восток, за Каспий, и сибирские, приходящие по Каме и Белой, и азиатские из Астрахани, и даже европейские из Архангельска через Вологду и Ярославль. «Беспрестанно прибывали в Нижний-Новгород — говорит Н. И. КОСТОМАРОВ в своем очерке торговли Московского государства в XVI — XVII столетий — частные досчаники сверху и снизу по Волге и Оке, а зимой длинные ряды обозов тащились отсюда во все стороны»... «Многие товары отправлялись из Архангельска в Ярославль, а оттуда сплавлялись в Нижний, а равно из Нижнего стекались в Ярославль, из Ярославля отправлялись в Вологду. Так сбывались иностранцам разные произведения восточного края — кожи, овчины, рыба, икра, известь». Таким образом, со второй половины XVI века на средней Волге Нижний-Новгород бесспорно был важнейшим торговым передаточным пунктом. Недаром правительство учредило здесь главную таможню, где брали проезжие

пошлины со всех товаров, следующих в города, стоящие от Нижнего вверх и вниз по течению реки Волги.

Иностранцы, посещавшие в это время Московское государство, дружно все отмечают наличие широкой торговли по Волге. Они сообщают своим правительствам и отмечают в своих записках, что из областей, лежащих по верхней Волге, каждое лето к Астрахани ходило до 500 и более больших и малых судов, главным образом, за солью и рыбой. Некоторые из этих судов были до 500 тонн (ГЕРБЕРШТЕЙН). Англичанин ВИЛЬЯМ ПАРРИ, проехавший Волгой в конце 1599 года, указывает в своих заметках о России, что «по Волге доставляется чрезвычайно много товаров». Другой англичанин АНТОН ДЖЕНКИНСОН еще ранее, а именно весной 1558 года видел в Нижнем от'езд воеводы, назначенного в Астрахань. Последний отправлялся в сопровождении 500 больших судов, из которых одни были нагружены боевыми припасами и оружием, а другие везли купеческие товары и пристали к первым, как к надежной защите. Интересно, что ДЖЕНКИНСОН явился в Москву, на другой уже год после завоевания Астрахани, как представитель «английской компании для торговли с Россией и Персией», которая, изыскивая новые торговые пути и рынки на востоке, не могла не обратить внимания на Волжский путь, как на прекрасный торговый путь в среднюю Азию. Предприимчивый англичанин из Москвы спустился рекою Москвой и Окою до Нижнего, а отсюда проплыл Волгою до Астрахани и дальше морем до среднеазиатского побережья и сухопутьем до Бухары. ДЖЕНКИНСОН был пионером-путешественником европейцем по Волге, стремящимся проникнуть через Московию в Азию речным Волжским путем и тем сделать его торной дорогой для торговых сношений английских купцов с азиатскими странами. Это было искание «путей в Азию и Индию» того же порядка, как и искание

Христофора Колумба, Васко-де-Гамма и других путешественников XVI века, открывших Европе ряд новых стран, как мест приложения энергии представителями торгового капитала. Интересно отметить еще, что энергичный ДЖЕНКИНСОН пытался поставить на Волге а именно в Ярославле, судостроение; здесь им было построено для перевозки товаров «водоходное судно, какого дотоле не видывали в России». Но, к сожалению, у нас не сохранилось сведений ни о форме, ни о величине английского судна на Волге. Впрочем надо заметить, что значительного развития указанное судостроение не могло получить, так как, благодаря препятствию русской буржуазии, торговые сношения англичан с Персией (а их и добивались, главным образом, англичане) не достигли сколько-нибудь крупных размеров, да и сам ДЖЕНКИНСОН погиб в 1569 году при попытке найти путь через Персию в Индию.

Впрочем, энергичные усилия «прорубить окно» через Волгу в Азию делали не одни только англичане. В 1634 году в Голштинии образовалась кампания для торговли с Востоком, через русскую территорию, по р. Волге. Из Голштинии в Москву было отправлено специальное посольство. Последнее в Москве встретили довольно радушно, дали согласие на проезд и торговлю с Востоком и даже, более того, постарались использовать, с целью поучиться у иностранцев их технике в области судостроения. По крайней мере об этом можно судить по сохранившейся грамоте, данной Московским правительством наимя Нижегородского воеводы Шереметьева и приказного дьяка Пустынникова, в которой говорилось следующее: «...договорились бояре наши с голштинскими послы, что ходити им в Персиду из Ярославля Волгою на 10 кораблех, а корабли им делати в нашей земле, где такие леса, которые к тому делу годны, пойдут, а тот лес покупати им у наших людей вольною торговлею,

а плотников к тому корабельному делу, к их корабельным мастерам на прибавку, наймовать наших подданных охочих людей, а наем им платити по договору с ними вольною торговлею, а первое — от тех плотников корабельного мастерства не скрывать». К началу 1635 года в Нижний прибыли из Голштинии 5 корабельных мастеров, под руководством которых и началась постройка, русскими судовыми мастерами, «корабля», впоследствии названного в честь Голштинского герцога «Фридрихом». Остальные «корабли» не были построены по ряду причин, отчасти вследствие недостатка вполне подходящего судостроительного материала.

Если в конце концов в XVII веке торговые результаты энергичных попыток этой кампании были совершенно незначительны — из-за дальности расстояния и несовершенства волжского пути, а также вследствие усиленной взаимной конкуренции в России ряда европейских государств, то, с другой стороны, указанная кампания оставила нам в наследие ценнейший исторический памятник в виде подробного «Описания путешествия голштинского посольства в Московию и через Московию в Персию и обратно», составленного одним из членов этого посольства известным путешественником АДАМОМ ОЛЕАРИЕМ, в частности описавшего нам Нижний-Новгород и условия тогдашнего волжского судоходства. ОЛЕАРИЙ совершил свое плавание по Волге от Нижнего-Новгорода до Астрахани и далее в среднюю Азию и обратно по Волге же до Казани, где его захватил осенний ледостав, заставивший дальнейшее путешествие до Москвы проделать уже по сухопутью.

Выехав из Москвы 30 июня 1636 года рекою Москвою, голштинское посольство 2 июля было в Коломне, отсюда Окою через 3 дня пути посольство прибыло в Рязань, 9 июля оно было в Муроме и к вечеру 11 июля

Рис. 3. Нижний-Новгород XVII века (по Олеарию)

достигло Нижнего-Новгорода, совершив таким образом весь путь от Москвы до Нижнего в 11 дней. В Нижнем посольство пересело на только что выстроенный там корабль «Фридрих». Всего на «Фридрихе», помимо значительного груза различными товарами, было 125 пассажиров: 78 человек членов посольства и купцов, 12 человек иностранных морских офицеров и матросов, 30 человек охраны и 5 человек русских чернорабочих и плотников. На несчастье для экспедиции судовым руководителем—лоцманом ей попал человек, не плававший по Волге последние 8 лет и, понятно, основательно забывший, а может быть и плохо знавший причудливый и капризный волжский фарватер. Во время своего продолжительного пути от Нижнего до Астрахани иностранцам пришлось не мало перенести тревог и беспокойства: то им угрожала постоянная опасность «сесть» на мель и «обсохнуть» при быстром спаде воды в Волге в конце лета, то их пугала возможность подвергнуться нападению со стороны «понизовой вольницы», то их движение по реке почти совсем приостанавливалось из-за сильного противного ветра. Уже первые дни плавания по Волге прошли у голштинцев в неустанной борьбе с волжским мелководьем—мелями. Голштинское судно — «Фридрих», имевшее по указанию ОЛЕАРИЯ, 7-футовую осадку, далеко не легко проходило всюду по капризному и изменчивому волжскому фарватеру. Так, едва только от'ехав от Нижнего-Новгорода, экспедиция «села на мель» напротив Печерского монастыря, на целых 4 часа; в дальнейшем движении до Сопчинского затона это повторилось еще два раза, пока на первом же серьезном перекате от Нижнего—«телячьем броде» «Фридрих» не засел уже более основательно, а именно на целых уже 9 часов и только к вечеру 5 августа, на 6 день пути от Нижнего, голштинцы добрались до г. Васильсурска (в 180 километр. от Нижнего-Новгорода).

Весь путь от Нижнего до Астрахани, который теперь почтовый пароход пробегает легко в 5 суток, в 1636 году был совершен «Фридрихом» в 47 дней. Обратный путь вверх по течению тянулся еще дольше, а именно от Астрахани до Казани посольство плыло 60 дней, подолгу задерживаясь на волжских мелях и перекатах. Таким образом в XVII веке, даже после того, как были уничтожены, с завоеванием Казани и Астрахани, препятствия для волжского судоходства политического характера остались во всей силе тормозы географического и социального характера. Не только в XVI—XVII в. в., но и столетие спустя, торговое плавание по Волге было делом далеко не легким и небезопасным. Громадное расстояние, малонаселенное побережье, мимо которого приходилось плыть торговому каравану, особенно в низовьях Волги, разбои «воровских» и «лихих» людей, которыми издавна славилась Волга, меженное мелководье, с которым в то время никто не боролся — все это оказывало на волжское судоходство серьезное тормозящее действие. Вот почему и судовые караваны ходили по Волге между Нижним и Астраханью очень редко, обычно всего только дважды в год и почти всегда под военной охраной.

Но все указанные трудности покрывались дешевизной Волжского пути, позволяющего перевозить на огромные расстояния большие партии сырьевого груза за сравнительно ничтожные путевые расходы. И в XVI—XVII в. в. в Московском государстве, наряду с северным путем к Белому морю через Северную Двину, наиболее торной торговой дорогой был водный путь от Москвы до Астрахани. Указанный путь шел от Москвы—Москвою рекой до Коломны, отсюда Окою до Нижнего-Новгорода и далее Волгой до Астрахани. «Торговый оборот в Московском государстве в XVI—XVII в. в.—говорит историк труда и капитала на Руси А. ВВЕДЕНСКИЙ—«в главной

своей части, за исключением зимнего времени, совершался водным путем. В системе водных путей сообщения первенствующее положение занимали пути: Беломорский от Москвы через р. Сухону и Северную Двину к Архангельску, и Волжский от Москвы до Астрахани, с одной стороны, и в Сибирь, с другой, через Волгу с ее притоками. Оба эти пути стягивали к себе массу товаров с внутренних, туземных рынков и с рынков заграничных». Действительно, об этом у нас есть ряд исторических свидетельств. Так, Свияжский монастырь под Казанью просил в 1584 году царя Федора Ивановича разрешить ему «на монастырский обиход держати в Свияжском суденко и ездить бы на нем в Астрахань по соль и по рыбу, а из Астрахани бы то суденко назад вспроводить в Свияжский, а из Свияжского до Нижнего-Новгорода, а в Нижнем бы им продав ту соль или рыбу, купити на монастырский обиход хлебных запасов и масла коровья и конопляного и сукон и шуб и овчин беспошлинно», на что монастырь и получил от царя разрешение. ИОГАНН ДЕ-РОДЕС, шведский посол в России половины XVII века, в донесениях своему правительству, содержащих ценные сведения по экономике нашей страны, между прочим сообщает, что «торговля солью, икрой и рыбой находится в Московском государстве главным образом в руках казны и крупнейших купцов — «гостей», эти товары привозятся по Волге до Нижнего-Новгорода в больших судах — насадах, поднимающих до 25—30 тысяч пудов, а далее вверх по Волге и Оке развозятся на более мелких судах».

Приведенные данные ярко свидетельствуют о том, что Нижний в XVI—XVII в. в. являлся в Московском государстве, благодаря своему положению, крупным торговым речным пунктом, стягивающим и передававшим разнообразные товары с Волги внутрь страны и обратно. Во время прибытия низового каравана из

Астрахани, доставлявшего главным образом: соль, рыбу, икру и восточные товары, из которых важнейшим в XVII веке был персидский шелк, Нижний-Новгород естественно принимал очень оживленный вид. Торговая жизнь в нем тогда начинала бить ключем, закипала и оптовая и розничная торговля; на торговой посадской площади и в гостином дворе заключались торговые сделки; с установкой зимнего санного пути товары развозились из Нижнего во все стороны Московского государства.

II

ВЛИЯНИЕ ВОЛЖСКОГО ТОРГОВОГО ДВИЖЕНИЯ В XVI — XVII в. в. НА КЛАССОВОЕ СТРОЕНИЕ И БЛАГОСОСТОЯНИЕ НИЖН.-НОВГОРОДА И ВСЕГО НИЖЕГОРОДСКОГО КРАЯ. УЧАСТИЕ В ТОРГОВЛЕ НИЖЕГОРОДСКИХ ВОТЧИННИКОВ, МОНАСТЫРЕЙ И КРЕСТЬЯН

Широкое торговое движение, идущее по Волге и Оке, конечно, не могло не способствовать образованию в Нижнем-Новгороде значительного торгового класса и крупного торгового посада. По свидетельству Нижегородской писцовой книги, этого ценнейшего исторического памятника начала XVII века, на Нижегородском посаде в то время стояло 480 торговых помещений, включая сюда и лавки в гостином дворе, что было по тому времени не мало, принимая особенно во внимание то, что во всем городе тогда было только 2013 жилых дворов. Большой Нижегородский гостиный двор находился на нижнепосадской площади, против церкви Николая и существовал для торговли приезжих купцов, которых в Нижнем-Новгороде всегда было не мало. Лавки на посаде были расположены рядами. В каждом из них продавался какой-либо один товар, отсюда и было различное название торговых рядов: рыбный, мясной, соляной,

холщевой, сапожный, иконный и т. д. Особенно много лавок и амбаров-хранилищ товаров на Нижегородском посаде было в соляном ряду, а именно 46 лавок и 5 амбаров и в рыбном — 58 лавок, т.-е. как раз в тех рядах, продукты торговли которых связаны с подвозом по Волжскому пути. Кроме того, Нижний с XVII века был и крупным средоточием хлебной торговли. На его базары хлеб поступал не только из Нижегородского уезда, но и смежных с ним—Арзамасского, Алатырского, Курмышского и других. Частью по воде, а частью с установлением санного пути, к Нижнему и из Нижнего двигались в разных направлениях обозы с разнообразными товарами—«всякими с'естными товарами», а также кожами, овчинами, холстом и т. д., но главным образом с хлебом. Нижегородский таможенный голова свидетельствует в первой половине XVII века, что в Нижнем на хлебном торгу в день ставилось нередко по 500 — 600, а в большие торги и до 1.500 возов с хлебом. В хлебном, житном ряду стояло 17 лавок и 6 амбаров.

Понятно, что нижегородский торговый посадский класс, созданный главным образом волжской речной торговлей, представлял из себя уже в конце XVI века мощную социальную единицу, которая и проявила свою значительность и организованность в смутную революционную эпоху начала XVII века. Нижегородская писцовая книга приводит нам ряд примеров значительной зажиточности Нижегородских посадских людей, которые торгуют, главным образом, «большими свальными товарами и на низ и вверх ходят судами». Так, Нижегородский посадский Яким Патокин владел, помимо усадьбы—«осадного двора» в Кремле, двором с садом и огородом на посаде, еще двором с амбаром — «для соляного промыслу», винокурней, «как для своей нужи, так и для низового промыслу», местом амбарным в хлебном ряду, 7-ю лавками различной величины

в разных торговых рядах, пожнями, т.-е. сенокосом за рекой Волгой. Сохранились сведения о том, что указанный Нижегородский капиталист Патокин покупал у солепромышленников Строгоновых партии соли по 100 тыс. пудов и торговал часть их вотчины, давая им за нее 30.000 рублей (на наши деньги около 350.000 руб.). У другого Нижегородского «лутчего» посадского человека Третьяка Андреева сына было 3 двора, 8 лавок в разных рядах, 1 амбар, 1 харчевня и пожни. И таких «лутчих» дворов, принадлежащих наиболее зажиточной части населения, обычно торговцам-оптовикам, в Нижнем-Новгороде было из общего числа посадских дворов (1207 дворов) до 30 дворов. А всем Нижегородским посадским принадлежало из общего количества жилых дворов в Нижнем (2013 дворов) около половины (1207 дворов), им же принадлежало и большинство торгово-промышленных заведений в городе. Крупные торговые обороты делали в Нижнем и купцы-капиталисты других русских городов. Так, москвич Григорий Никитников имел всегда в караванах, отправляющихся из Астрахани в Нижний-Новгород, значительное количество принадлежащих ему судов-стругов с различными товарами. О его торговых оборотах в Нижнем можно судить по росписи Нижегородской большой таможни, где за 1621 г., когда страна начала еще только что оправляться от «великой разрухи» начала XVII в., указан размер торговых пошлин, причитающихся с названного гостя в сумме 1.807 рублей; принимая во внимание, что общая сумма таможенного сбора за этот год равнялась 20.871 руб., мы должны будем сделать вывод о роли, какую играл купец Никитников в поволжской торговле. В последующие годы XVII века участие Никитникова в нижегородской торговле, повидимому, еще более увеличилось. По крайней мере мы знаем, что в 1635 году из Астрахани в Нижний вышло в весеннем и осеннем караване 15 стругов названного

гостя, в которых насчитывалось всякой рыбы до 100.000 штук, да соли до 1.000.000 пудов; причем пошлин было взято с каравана—11.400 руб. Этот же капиталист Григорий Никитников купил у Ивана Строгонова вотчину за 90.000 руб., что на довоенные рубли составило бы более 1.000.000 руб. Богатый «гость» Иван Юрьев, помимо своей широкой торговой деятельности в ряде русских городов, имел в Нижнем 5 дворов, амбар—солодяной, хлебный, соляной, при чем последний был очень крупных размеров, а именно—«вдоль 13 саж., а поперек 5 сажен» (большой амбар в то время в Нижнем имел не более 3 саж. в длину и ширину). Все приведенные факты свидетельствуют, что среди Нижегородских купцов XVII века было не мало крупных капиталистов, говоря нашим языком—«миллионеров».

Об экономической значительности Нижегородского торгово-промышленного населения можно еще судить по той сумме пятинных денег, которые платил Нижний-Новгород. Пятинные деньги—это был как бы чрезвычайный налог в Московском государстве на торгово-промышленное население. И вот в 1633 году Нижний со своим уездом заплатил пятинных денег 8.376 руб., 14 алтын, 4 деньги. Из 125 городов, которые заплатили в этом году пятину, больше Нижнего заплатили только 3 города—Москва, Казань и Ярославль.

Связь посадского торгового класса указанных поволжских городов с волжской речной торговлей особенно ярко выявилась в Смутное время, когда гражданская война сильно отразилась и на волжской торговле, подорвав ее и тем резко ударив по благосостоянию представителей торгового капитала. Так, в июне 1611 года казанцы жаловались пермичам, что «у них денег в сборе нет», потому что «с Верху и Низу по Волге ни из которых больших городов больших соляных и никаких судов не было». Стала волжская торговля, и прекратились

доходы купцов крупных поволжских городов, в том числе и Нижнего-Новгорода; недаром он принял такое горячее участие в прекращении смуты. В целях своего классового самосохранения буржуазия была принуждена искать выхода из «разрухи» и начать с ней упорную борьбу. И инициативу в этом деле взял на себя не кто другой, как торговый Нижний, а в нем представитель посадского класса, купец Кузьма Минин. Правящая в поволжских городах буржуазия, заинтересованная в создании мирных условий для торговли, собрала значительные материальные средства для борьбы и тем в значительной степени определила ее исход. Пронеслась революционная буря и торговый капитал быстро оправился от ее разрушений и восстановил свои коммерческие операции на Волге.

В XVII веке в торговле по Волге, повидимому, принимали участие и крупные Нижегородские вотчинники, втянутые в широкий торговый оборот развивающимся в стране денежным хозяйством. По крайней мере крупнейший из них боярин Б. И. Морозов (воспитатель царя Алексея Михайловича и близкий к нему человек), которому принадлежал ряд Нижегородских сел и в том числе таких крупных как — Лысково, Мурашкино (в первом числилось 5400 дес.*), во втором — 11.700 дес.**). Сергач, Ичалки, Вад, Богородское, Покровско-Ногавицыно, Якшень, Знаменское-Котрос, Кузмин-Усад и другие, поставил в своих имениях образцовое по тому времени сельское хозяйство и широкую переработку сельскохозяйственных продуктов на предметы массового потребления, главным образом, выработку вина, которое расходилось не только в Нижегородском крае, но и отправлялось по Волге в верховые и низовые города. Так, в 1651 г.

*) 5.900 гектар.

**) 12.782 гектара.

Морозовский вотчинный приказчик отправил на судах в Казань из Мурашкина 4000*) ведер, а из Лыскова 6000**) ведер.

В большом количестве ежегодно Морозовские вотчины поставляли на рынок и хлеб в натуре, и притом не только на ближайший рынок — в Нижний-Новгород, но и на более отдаленный, напр. Московский. Так нам известно, что в 1660 году Морозов сделал распоряжение своим приказчикам Нижегородских вотчин поставить в Москву водою через Нижний 5.000 четвертей ржи, для чего они должны были заблаговременно до полой воды подрядиться с судопромышленниками. Вырабатывался в Нижегородских вотчинах Морозова в большом количестве еще также и поташ и отправлялся в бочках в 30 — 50 пудов через Нижний водным путем в Ярославль, а отсюда в Архангельск—«немцам на продажу».

Впоследствии, в половине XVII—XVIII века, водные пути, пересекающие Нижегородский край, способствовали возникновению и дальнейшему развитию уже обрабатывающей промышленности, в частности, на берегах р. Оки, в имениях крупных вотчинников-предпринимателей Баташевых было положено начало горно-заводской добывающей и обрабатывающей промышленности, а именно—Выксунским, Велетменским и другим заводам.

В XVII—XVIII в. в. вели значительную торговлю по Волге и обладали крупным благосостоянием и наиболее видные представители Нижегородского духовенства, а также некоторые монастыри и даже отдельные церкви. Так, один из крупнейших деятелей Нижегородского движения 1612 г. протопоп Спасо-Преображенского собора Савва Евфимьев имел, помимо 2-х дворов, на нижнем посаде еще 2 больших лавки, одну о трех и другую о двух замках.

*) 49.160 литров.
**) 73.740 литров.

Особенно крупными землевладельцами, оптовыми торговцами, главным образом, солью, хлебом, и даже промышленниками — были монастыри. Так крупный Нижегородский монастырь — Дудин — владел в Нижнем 4-мя дворами—подворьями «на приезд крестьяном», как говорится в писцовой книге, 2-мя амбарами на нижнем посаде, 1-м амбарным местом и 5-ю лавками различной величины.

У нас есть также свидетельство о том, что около села Разнежья по Волге, немного выше г. Васильсурска, в вотчинах Благовещенского Нижегородского монастыря шла добыча болотной железной руды и обработка ее. «Рудным делом» занимался и Макарьевский монастырь, так как «прибыль у рудного дела была не малая», особенно в связи с развивающимся по Волге судоходством, которому много было нужно различных железных изделий. Указанный монастырь, получавший огромные доходы с своей ярмарки, был не только крупным землевладельцем, но и обладателем рыбных ловель по р. р. Волге и Керженцу, богатых сенных покосов, многих мельниц и других хозяйственных доходных статей.

Отражалась волжская торговля и на составе и количестве нижегородских ремесленников. В XVII веке, по свидетельству нижегородской писцовой книги, в Нижнем было довольно много ремесленников, а именно около 450 человек. И вот среди них наиболее заметное место принадлежало ремесленникам, которые своим трудом были связаны с волжским судостроением, как-то: судоплатам, плотникам, кузнецам. Последних в Нижнем-Новгороде было особенно значительное число и на одном верхнем посаде стояло 33 кузницы. Такое обилие кузниц можно об'яснить потребностью в них не только самих нижегородцев и тех крестьян, которые привозили в город на продажу свой и помещичий хлеб, лен, мед, кожи и т. д., но главным образом потребностями речного

судоходства, нуждающегося в железных частях. Большинство кузнецов работало у себя «во дворе», в особой мастерской, но были и такие, которые, не имея последней, работали по найму, например на волжских и окских судах. По крайней мере об этом мы находим следующее свидетельство в Нижегородской писцовой книге: «двор Степанка Невзорова... а с ним живет Митка Онтипин, кузнец, ходит на судах в ярыжных» (т. е. наемных рабочих).

Как нижегородским ремесленникам, так и многим пришлым на волжский промысел рабочим — крестьянам, главным образом, бурлакам, судовым рабочим, Волга всегда давала пропитание, справедливо заслужив за это у них прозвище—«матушка, кормилица». А что пришлого населения в Нижнем, крупном, торговом и речном порте, было всегда много, а особенно в период навигации, свидетельствует наличие в Нижнем-Новгороде еще в начале XVII века, 17 харчевых изб, а также 20 лавок и 15 полок в калачном ряду, торгующих печеным хлебом, конечно, для населения, не имеющего своего домашнего обзаведения.

Как уже было указано в XVI веке, после смуты, торговое движение по Волге стало быстро развиваться. Торговый капитал при содействии буржуазно-дворянского правительства все более и более расширяет свои обороты. Так, одними Строгоновыми из Перми подвозилось в XVII в. ежегодно в Нижний-Новгород большое количество соли; здесь на нижнем посаде были у них четыре двора с большими поместьями и главные склады соли, из которых она продавалась оптом и развозилась, главным образом, водным путем или зимою, в разные стороны Московского государства. В Нижегородских таможенных книгах половины XVII века на каждом шагу встречаются записи о количестве привезенной Строгоновыми соли из Перми в Нижний. Так под 1648 годом

мы читаем—«вышло в Нижней в дву лодьях 76.000 пудов соли Пермской, да людей на лодьях 255 человек, с соли и людей головщины: проезжих пошлин взято 480 рублев 23 алтына с полуденгою», или под 1651 годом записано—«у Дмитрия Строгонова с человеком ево Яковом Тимофеевым вышли в Нижней 2 лодьи с Пермской солью, и с тех лодей в Нижнем продал соли 21.367 пудов, да в верховые городы пустил 59.217 пудов. А с соли пошлин взято 622 рублев 20 алтын, полчетверти деньги», или под 1652 годом читаем—«Федора Строгонова у человека ево у Андрея Васильева вышло из Перми в Нижний 2 лодьи весу 126.010 пудов, с соли пошлин и с людей головщины взято 917 рублев 11 алтын» и т. д. Всего в 1651 году с Нижегородских складов было продано Строгоновыми соли более 190.000 пудов; в 1653 году около 425.000 пудов, в 1657 году около 400.000 пудов*).

Росло в XVII веке и низовое судоходство, между Нижним-Новгородом и Астраханью. Так, в 1635 году караван в 15 судов-стругов перевез в Нижний-Новгород снизу 100.000 пудов астраханской рыбы и несколько сот тысяч пудов соли. Н. КОСТОМАРОВ утверждает, что Нижний-Новгород был в XVII веке главным складочным местом соли в Московском государстве, отсюда она развозилась во все стороны и продавалась повсюду на ярмарках и торгах, на гостиных дворах, в амбарах и лавках.

Понятно, что это торговое движение, в связи с ростом населения и общественным разделением труда и производства в государстве, и в XVIII веке не прекращается, а значительно увеличивается, несмотря на те

*) От Строгоновых в Нижнем сохранился прекрасный архитектурный памятник, а именно Рождественская церковь, построенная ими на нижнем посаде в начале XVII в. в стиле «русского Барокко». Снаружи церковь по светло-малиновому фону расписана темно-красными арабесками и украшена витыми колоннами со множеством орнаментов, высеченных из белого камня. В церкви находятся две замечательные по выполнению иконы, точно неизвестно кем написанные.

социальные — крепостные пути, которые связывали естественное движение и нормальное развитие производительных сил в стране.

В Нижегородской губернии, помимо крупнейшей Макарьевской ярмарки, было много «знатных сел», как например—Мурашкино, Павлово, Ворсма, Балахна и др., где происходила широкая внутренняя торговля—«большие торги», которые в свою очередь питали и торговлю иноземную. Предметами торговли на этих торгах являются не только сельхозпродукты, но и товары местного ремесленного—кустарного производства, а также привозные Сибирские пушные товары, товары восточного—среднеазиатского и европейского изготовления. В делах Екатерининской комиссии имеются сведения о том, что в Балахнинском уезде Нижегородской губернии в селе Городце каждую субботу производятся «знатные» торги, тамошние крестьяне, не имея пахотной земли, «продовольствуются ведением купеческого промысла», покупают и продают, как русские, так и иностранные товары—персидские и иные шелковые ткани. Они торгуют по Волге хлебом и рыбой в значительных размерах, строят лодки и даже большие суда и отправляют на них товары большими партиями в Петербург, Астрахань и другие города. Крестьяне отвозят: хлеб, пеньку, лен, холсты, мед, воск, предметы животноводства — масло, сало, кожи даже к морским портам, отправляют свои товары за-границу, или же от имени купцов и по их письмам или же самостоятельно. Крестьяне часто обязываются подрядами и поставками соли из Нижнего в верховые города, а из низовых пристаней «партикулярного хлеба и прочих припасов».

Главными торговыми путями по-прежнему считались—зимний санный путь и водная дорога.

III

НИЖНИЙ-НОВГОРОД И НИЖЕГОРОДСКОЕ ПОВОЛЖЬЕ, КАК ЦЕНТРЫ СУДОСТРОЕНИЯ В XVII—XIX ВВ. РАЗЛИЧНЫЕ ТИПЫ СУДОВ

Понятно, что как в Нижегородском районе, так и в самом Нижнем-Новгороде, этом крупнейшем узловом пункте судоходства, должно было сильно развиться судостроение. И действительно, уже издавна славились своей постройкой речных судов плотники Балахны и близлежащих к ней селений. Между прочим балахнинцами «плотницкого делу людьми» в 1635—36 году под наблюдением голштинских мастеров в устье р. Оки, против Нижнего-Новгорода, был выстроен вышеупомянутый корабль «Фридрих», предназначенный для голштинского посольства, отправляющегося по Волге в Персию. «Фридрих» был устроен по образцу тогдашних больших волжских судов, он имел 120 футов в длину, был с 3 мачтами и плоским дном, передвигалось судно с помощью парусов и 24-х весел, причем на каждом весле сидело по 2 гребца. Материалы Екатерининской комиссии подтверждают, что в XVIII веке в Балахне имел место довольно значительный и давнишний судовой промысел, которым занимались крестьяне быв. вотчины тамошнего Покровского монастыря. Каждый год у них бывало

«в строении» большое число «купецких судов и лодок», для продажи «под торговые промыслы». Исторически известно, что в XVII веке в самом Нижнем-Новгороде уже были налицо значительные судостроительные верфи. Но не лишено вероятности, что таковые в Нижнем имели место и ранее. Об указанном факте нам определенно свидетельствует голландский путешественник ДЕ-БРУИН, посетивший Нижний-Новгород в 1703 году и отметивший в своих заметках, что Нижегородские верфи тянулись вдоль берега реки Оки, далеко уходя за пределы города. ДЕ-БРУИН отмечает еще, что при нем от села, расположенного напротив Нижнего (Гордеевка) и принадлежащего именитому купцу Григорию Строгонову, отплыло 48 больших десятивесельных барок для нагрузки их лесом (очень возможно для нужд судостроения М. К.), причем на каждой из барок было по 40 человек рабочих. Кстати сказать, этот же иностранец в своих заметках пишет еще, что река около Нижнего-Новгорода «заставлена множеством судов, приходящих сюда со всех сторон». «Судовой промысел, говорит И. П. ЗАГОСКИН в упомянутом своем труде, — получил в Нижнем-Новгороде весьма широкое развитие; кроме того, в Нижнем (в XVII—XVIII вв.) имелись судовладельцы, специально промышлявшие, как отдачей купцам в наем принадлежащих им стругов *), так и заключением с ними поставок на доставку грузов».

Обычная величина большого волжского судна в XVII веке, так называемого—«струга», «досчаника», «кладни» или «насада» **) была около 15—18 сажен, с нагрузкой до 30—50 и даже более тысяч пудов, главным образом соли, а также хлебных и рыбных грузов. Для приведения такого большого судна в движение против течения

*) Стругом называлось судно, сделанное из чисто выстроганных и тщательно прилаженных одна к другой досок.

**) Фасад получил свое название от наделанных—насаженных бортов.

пользовались людской тягой, при чем считалось достаточным иметь на нем от 160 до 250 бурлаков. Известный нам путешественник АДАМ ОЛЕАРИЙ во время своего плавания по Волге встречал такие плоскодонные суда—струги (strusen) с грузоподъемностью до 36.000 пудов (600 тонн), на которых, по его свидетельству, обычно находилось до 200 и более рабочих. Такие большие волжские суда водили обычно за собой более мелкие суда для перегрузки на них в мелких местах реки части груза, так как иначе нагруженный и глубоко сидящий в воде струг не прошел бы подчас через перекаты. К концу XVII века волжские суда значительно увеличились в своих размерах: они стали достигать уже 20 и более сажен в длину, с грузоподъемностью до 100.000 пудов (1.638 тонн).

В эпоху Петра I, в начале XVIII века, в волжском судостроении произошел решительный сдвиг от старых форм постройки судов к новым, более совершенным. В Нижнем-Новгороде была учреждена правительством верфь для строительства казенных судов; из Петербурга были посланы сюда знающие судостроение «офичера» и мастеры и «работные люди». С этого времени на Волге появились суда разнообразной конструкции, приспособленные для различных перевозок. Среди них своей величиной и грузоподъемностью особенно стали выделяться — «б е л я н ы» *), доходившие впоследствии до 40 и даже более сажен длины, поднимавшие до 500.000 пудов (8.190 тонн) груза, по преимуществу лесного, и служащие главным образом для сплавного движения вниз по течению. При попутном ветре на беляне ставился парус; управлялась беляна рулем. При движении беляны вниз по течению—«самосплавом» обычно пользовались помощью «лота», т.-е. большой чугунной массы,

*) Беляны получили свое название по своему внешнему виду—их не смолили, не красили; строили их обычно только на один сплав и потому они имели всегда вид совсем новых, чистых, «белых» судов.

Рис. 4. Беляна.

отлитой в форме плоской призмы, весом до 300 пудов (5 тонн); лот задерживал скорость движения судна по течению и мог дать ему желаемое направление—с помощью канатов привязанных за боковые кольца лота, ослабляя один из них, можно легко было изменить направление огромной беляны.

Вторым типом судна, получившим широкое распространение на Волге в XVIII и XIX в. в., вплоть до появления пароходов, были так называемые «р а с ш и в ы». «Расшива»—это по всей вероятности искаженные на Волге немецкие слова: rasch—быстрый, schiff — корабль, как назвал Петр I новую конструкцию больших волжских судов *). «Расшивы» были очень приспособлены для волжского судоходства, для движения как по течению, так и против—тягой людьми или на парусах; они имели лыже-образную форму дна, размерами в XIX в. доходили до 20 и даже 25 сажен длины, 4—5 сажен ширины, осадку имели в 8—10 четвертей при грузоподъемности в 25.000 и более пудов. Строились расшивы довольно основательно и служили обычно 8—12 лет. Стоимость расшивы со всем ее оборудованием была в среднем от 3.500 рублей до 5.000 рублей. В Нижегородском районе верфи для постройки расшив находились, главным образом, на р. Оке, около села Черноречья и с. Избыльца близ Горбатова и на Волге, около Балахны и Городца. Интересно, что во второй половине XVIII века инициатива по постройке расшив в Нижегородском поволжье часто исходила от крестьян, главным образом, государственных и удельных, как более состоятельных и пользующихся большей свободой, при чем обычно тут строители расшив были и их владельцами и судоводителями. Но созданием значительных по вместимости

*) Впрочем известный волгарь С. П. НЕУСТРУЕВ, автор словаря волжских судовых терминов, производит название «расшива» от глагола—шить; в волжском деле—сколотить, скрепить.

Рис. 5. Постройка баржи.

и приспособленных к плаванию по Волге судов, судоходный вопрос далеко еще не разрешался за отсутствием соответствующей двигательной силы, какой нельзя было считать, с увеличением размеров судов, человеческую тягу. В течение нескольких столетий, вплоть до появления на Волге пароходов (т.-е. до половины XIX в. волжские суда двигались вниз по реке или самосплавом) или шли под парусом, или на веслах; против же течения суда шли при попутном ветре с парусом, или на веслах, при противном же ветре или безветрии тянулись бурлаками лямкой, проходя в день не более 15—20 верст или же, наконец, судно подвигалось вперед так наз. «подачами» или «завозом». Этот способ продвижения судна описан АДАМОМ ОЛЕАРИЕМ: «русские»,—пишет он,—если дует ветер не попутный, не плавают на парусах, но завозят на особой лодке якоря один за другим, за четверть мили вперед, и за канат, привязанный к якорю, тянут с судна человек сто и более разом и, таким образом, продвигают судно вперед против течения». Однако, развивающийся с каждым десятилетием в XVIII веке грузооборот реки Волги и рост размеров судов требовали применения новых судовых двигателей, более мощных и более в то же время дешевых, чем человеческая сила.

Одним из первых ответов на запрос жизни было изобретение знаменитым Нижегородским механиком-самоучкой И. П. КУЛИБИНЫМ судна «водохода», которое могло бы двигаться и по течению воды и против силою самой текущей воды. В 1804 году на реке Волге в Нижнем-Новгороде, в присутствии огромной толпы нижегородцев КУЛИБИН впервые удачно сделал пробу своей машины — судно с грузом двигалось против течения со скоростью 410 сажен в час. Однако, практического применения изобретение КУЛИБИНА не имело, так как оно не давало значительного ускорения

в движении судов, а главное могло быть применено только к небольшим по размерам судам. Гораздо большее применение в начале XIX века получило другое изобретение, а именно т. наз. «коноводное судно», на котором человеческую силу и тягу заменила сила лошадей. Последняя приводила на судне во вращательное движение вал, на который наматывался канат, протянутый к завезенному вперед якорю. Механизм коноводок, изобретение которого приписывается французскому инженеру ПУАДБАРУ, временно проживавшему в России в начале XIX в., впоследствии был значительно упрощен и удешевлен крестьянином-волгарем села Кадниц, Нижегородской губернии, М. СУТЫРИНЫМ. Появление на Волге коноводных судов было большим шагом вперед в развитии волжского судоходства—с помощью коноводных машин теперь могла зараз подвигаться против течения целая партия груженых судов, подчаленных к основному судну, с общей грузоподъемностью до 100.000 и более пудов, а впоследствии, благодаря некоторым усовершенствованиям в устройстве машин, и даже до 300—400 тыс. пудов. Правда, продвижение судов было очень медленное, не более 15—20 верст в сутки, а при неблагоприятной погоде и того менее. Большой бедой для волжского судоходства являлось то обстоятельство, когда такая громоздкая коноводная машина застревала на перекате, делая последний совсем непроходимым для других судов. Иногда движение по реке около переката останавливалось на несколько суток в ожидании, когда караван коноводных судов сойдет с мели. Наиболее известными на Волге владельцами коноводных машин были в Нижнем-Новгороде братья Блиновы и Ненюковы.

Полным переворотом в развитии волжского судоходства явилось изобретение парохода и железного судостроения. Первые пароходы на реке Волге появились

в 1817 году. Творцом их был владелец железоделательного завода на р. Каме В. А. ВСЕВОЛЖСКИЙ. Однако, развитие пароходства по Волге долгое время, вплоть до 40-х годов XIX века, шло очень медленно, причинами чего были—отсутствие необходимых крупных капиталов для начала нового дела, несовершенство самих пароходов и полное недоверие темного населения к «дьяволь-ской посудине с печкой». Интересно, что первое время получил распространение переходный тип пароходного судна, так наз. «кабестан» (от французского слова cabestan — ворот), соединивший в себе основные черты коноводки и паровой машины, т.-е. когда канат от якоря, завезенного вперед, выхаживался не лошадиной тягой, а паровой машиной. Кабестаны при благоприятных условиях уходили в сутки против течения на 60 — 70 верст.

В 1843 году было основано первое акционерное товаро-пассажирское пароходное общество «по Волге»; в 1850 году открыло свои действия второе акционерное общество «Меркурий»; в 1853 году появилось на Волге первое специально пассажирское пароходное общество «Самолет» и за ним уже ряд других обществ. Первые волжские пароходы далеко не имели тех удобств и технических усовершенствований, которые мы видим на волжских пароходах нашего времени. До 70-х г. г. XIX века пассажирские пароходы на Волге были одноэтажные, надпалубных построек—ни рубок для пассажиров, ни штурвальных рубок *) никаких не было; для пассажиров устроен был только небольшой тент (железная крыша) на четырех стойках, ничем не защищенный по сторонам от дождя и ветра; пассажирские классные помещения находились в трюме парохода: для

*) Штурвальная рубка—место на верху парохода, откуда управляется движение парохода, где стоит штурвал—вращающееся колесо, соединенное цепью с рулем.

пассажиров I класса в носовой части парохода, для II класса—в кормовой. Каюты были общие — одна мужская и одна «дамская». Отапливались пассажирские помещения железными печами и освещались керосиновыми лампами. При таком отоплении трудно было регулировать температуру в помещениях и в них, в весенние и осенние месяцы, то было очень жарко, то холодно. Палубные пассажиры помещались прямо на палубе, ничем не защищенные от ветра, дождя и вылетающих в большом количестве искр из дымовой трубы, которые падали и на пассажиров и на багаж, загрязняя и прожигая его. И только с начала 70-х годов начали появляться на волжских пароходах различные усовершенствования. В 1871 году на вновь построенном на Сормовском заводе пассажирском пароходе для Камско-Волжского пароходного общества — «Переворот», по инициативе управляющего этим пароходством Зевеке, были впервые устроены штурвальные и палубные рубки. Со второй половины XIX века Волжское пароходство стало быстро и безостановочно развиваться и улучшаться. Если в 1854 году по Волге ходило всего только 15 пароходов, то через 15 лет их было уже 339 штук, еще через 20 лет, т.-е. в 1890 году—1.015 пароходов, в 1900 г.—1718, в 1912—2303 парохода.

После освобождения крестьян в пароходном деле, наряду с другими сословиями, приняли значительное участие и крестьяне и, прежде всего, нижегородцы, давнишние волгари. Первый крестьянский пароход, выпущенный компанией крестьян Балахнинского уезда — братьями ДЕГТЯРЕВЫМИ, ЛАПШИНЫМ И КОЛОТУШКИНЫМ, появился к навигации 1861 года под названием «К р е с т ь я н и н — т о в а р и щ». Строя свои суда хозяйственным, возможно более дешевым способом, беря за провоз товаров сравнительно небольшую плату, акционерное крестьянское общество способствовало понижению

волжских фрахтов, поставивших в конце концов волжское судоходство вне конкуренции, сравнительно с другими видами транспорта и сделавших его фактором первостепенного значения в народном хозяйстве. Так например, в довоенное время провоз по Волге 1 пуда соли и керосина от Астрахани до Нижнего-Новгорода стоил 4—5 коп., а по железной дороге за то же расстояние фрахт обходился в 30 копеек. Было и есть много таких товаров, как напр., лес, дрова, нефть, которые по железной дороге перевозить на далекие расстояния было бы крайне невыгодно.

Водный Волжский путь, соединяя отдаленные части РСФСР—Урал и Астрахань с центром и северо-западными губерниями, Каспийское море с Балтийским и Белым морем, удешевляя значительно перевозку произведений добывающей и обрабатывающей промышленности, тем самым как бы сокращал наши огромные расстояния и заботливо питал каждый отдельный район тем, что ему не доставало. В этом было, есть и будет огромное хозяйственное значение Волжского речного пути. Он является как бы становым хребтом, с которым связаны и на который опирается благосостояние и экономическое развитие всех хозяйственных районов, к нему примыкающих, и городов и селений, на нем расположенных.

IV

ЗНАЧЕНИЕ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА В ВОЛЖСКОМ СУДОСТРОЕНИИ. ИСТОРИЯ ЗАВОДА И УСЛОВИЯ ЕГО РАЗВИТИЯ. СОСТАВ ВОЛЖСКОГО ФЛОТА И ЕГО ТРАНСПОРТНАЯ РАБОТА

Из всех волжских, камских и окских городов Нижний-Новгород определенно стоял на первом месте не только, как общепризнанный центр судоходства всего Волжского бассейна, но и по своему значению в деле строительства новых судов, как паровых, так и непаровых. Мы имеем здесь в виду прежде всего существование и деятельность около Нижнего-Новгорода Сормовского завода, главного созидателя волжской речной флотилии. За период своего функционирования с 1849 года по 1915 год Сормовским заводом разного типа судов было выпущено 356 штук.

Сормовский завод был основан по инициативе некоего Б. Е. БЕНАРДАКИ для удовлетворения потребностей в ремонте и постройке волжского водного транспорта, в котором паровая машина в половине XIX столетия уже прочно завоевала себе место. Выбранное БЕНАРДАКИ место для завода вполне отвечало всем требованиям для успешного развития завода. На берегу реки Волги, в 8 верстах от устья Оки, т.-е. почти при

слиянии двух могучих водных артерий, расходящихся в разные концы страны, впоследствии (с 1863 года) соединившись Московско-Нижегородской ж. д. с Москвою и прочими центрально-промышленными районами — завод был вполне обеспечен не только заказами, но и удобной доставкой топлива, разных необходимых ему сырьевых материалов и отправкой, часто очень громоздких, готовых металлических изделий (напр., частей железных мостов, котлов и т. п.), наиболее дешевым водным путем. Кроме того, благоприятствующими условиями для развития завода было то обстоятельство, что он был окружен местностями, которые, с одной стороны, уже издавна славились своей деятельностью по судостроению, как, напр., соседний Балахнинский район, давший ему опытных мастеров и рабочих, а с другой, славились своими ремесленниками—плотниками (Семеновский уезд), металлистами—кустарями (Павловский уезд и отчасти Нижегородский и тот же Семеновский). А между тем все это были местности, где благодаря неблагоприятным природным — почвенным условиям население не могло существовать только от одного своего хлебопашества, где большинство крестьянского населения искало себе побочного заработка и находило его либо в подсобном ремесле, либо в работе на Волге и Оке. И можно сказать без преувеличения, что Сормовский завод всегда имел готовую резервную армию рабочих из окрестных крестьян, которых не могло прокормить их скудное земледельческое хозяйство. Об этом нам совершенно определенно свидетельствуют экономические доклады, представляемые Балахнинскому уездному земскому собранию. Так, в одном из них говорится: «население уезда никогда не обеспечивается в продовольственном отношении урожаем хлебов; половинная часть крестьян уходит на отхожие промыслa и местные заработки, и этим поддерживается их благосостояние».

Насколько Сормовский завод был связан с окрестным населением, видно хотя бы из того, что большинство домохозяев селений, лежащих в районе завода, порывало со своим хозяйством и уходило на заработки на завод. Так из числа 1254 домохозяев в 7-ми селениях Козинской волости Балахнинского уезда работало на Сормовском заводе в начале XX века 1000 семей, т.-е. 80%; из Гнилицкой волости 40%, из Гордеевской более 30%. Но Сормовский завод притягивал к себе рабочих и из более отдаленных районов Нижегородской губернии, особенно когда повсюду в крестьянском хозяйстве стали сказываться «благодетельные» результаты реформы 1861 года. Известно, что последняя сократила на 18% площадь землепользования помещичьих крестьян Нижегородской губернии сравнительно с тем, чем они пользовались до освобождения, другими словами реформа 61 года отрезала у Нижегородских крестьян 238.000 десятин. В конце XIX века, как обычное явление, крестьянин Нижегородской губернии не в силах был прокормиться с одного своего надела. В деревне с каждым годом увеличивалась группа крестьянских дворов безлошадных и бескоровных. Отхожие промыслы для отдельных членов из таковых дворов—были единственным выходом из их бедственного положения, особенно в неурожайные годы, которые периодически посещали среднее и нижнее Поволжье и бороться с которыми обессиленное крестьянское хозяйство было не в состоянии. О степени развития в Нижегородской губернии отхожих промыслов можно судить по количеству выбираемых паспортов, а именно ежегодно в начале XX века около 200.000 паспортов. Среди уходивших было не мало, конечно, и таких, которые шли на Волгу и Оку, в Нижний-Новгород, на его пристани и заводы. Наконец, значительным источником рабочей силы для завода явились волжские бурлацкие массы, которые с середины XIX столетия, с появления на

Волге пароходов, лишились своего заработка и принуждены были искать его на вновь зарождающихся крупных промышленных предприятиях, в числе которых в среднем Поволжье был на первом месте и Нижегородский Сормовский завод, с каждым годом развивающий свою промышленность.

В 1894 году Сормовский завод от наследников Бенардаки перешел в руки акционерного общества, которое и расширило вскоре сильно его производство; «С о р м о в о» стало выпускать помимо судов еще паровозы, вагоны, части ж.-д. мостов и другие крупные чугунные, железные и стальные изделия. С 1898 года по 1917 год Сормовским заводом всего было выпущено 2.300 пас. и товарных паровозов и 64.000 вагонов разного типа. Несколько позже паровозостроения, а именно с 1900 года, на Сормовском заводе началось производство мостов, главным образом, для железных дорог. Одним из крупных мостов, построенных Сормовом, был Казанский мост через Волгу около Свияжска, весом около 11.466 тонн или 700.000 пудов. В конце XIX и начала XX века широкую работу развернул переоборудованный судостроительный отдел завода. Ему Волга обязана рядом своих красавцев-пароходов: как-то — «Володарский», «Спартак», «Михаил Калинин», «Красная Звезда» и пр. Суда, построенные Сормовским заводом, шли не только на обширный бассейн р. Волги, но и в отдаленные бассейны р. р. Сев. Двины, Оби, Иртыша, Енисея, а также для Каспийского моря.

Общий выпуск заводом различных изделий равнялся в 1895 году — 5.249.511 р., а в 1915 году он достиг уже 39.464.807 р., т.-е. возрос за 20 лет более, чем в 7 раз. В 1926 — 27 году вся продукция завода составляла около 90% довоенного выпуска. За последние 2 — 3 года «Красное Сормово», помимо обычной своей продукции, стало усиленно обслуживать и удовлетворять нужды нашей

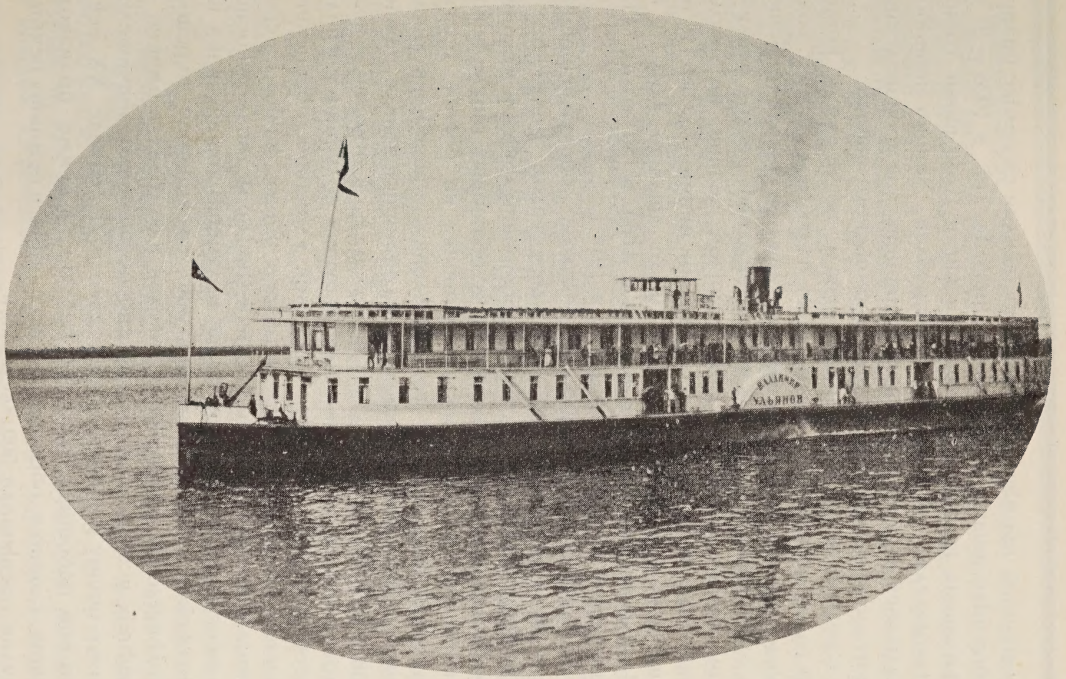

Рис. 6. Пароход «Владимир Ульянов».

нефтяной промышленности, поставляя ей самые разнообразные инструменты и механизмы. Так, в 1926 — 27 г. указанная продукция завода достигла 3.649 тонн готовых изделий на сумму 3.871.530 рублей. Заново переоборудывается и значительно расширяет свое производство и судостроительная верфь Сормовского завода.

Среднее число рабочих на заводе, за время с конца 90 годов по 1914 год, было около 11.000 чел. В 1927 году общее количество всех работающих на заводе (рабочих и служащих) было 18.489 чел. Ежегодный расход различного вида топлива, главным образом, нефти, на заводе напр., в 1915 г. выражался солидной цифрой в 7.845.116 п., стали на заводе в этом году было отлито 4.641.310 п. Население Сормовского района с 2.000 в 50 годах XIX столетия поднялось до 24.000 в 1914 г.

Вторым Нижегородским заводом, обслуживающим нужды возрастающего с каждым годом Волжского и Окского судоходства, был судостроительный и механический завод Колчиных, позже Курбатовых (после революции им. Вл. Ульянова), основанный на берегу Волги, под откосом, в 1857 году. Условия, способствующие росту Сормовского завода, благоприятствовали развитию и Курбатовского завода, а именно — возможность по дешевым водным путям получать с Урала необходимый для работ сырьевой материал, обеспеченность заказами в крупном речном порте, каким с середины XIX века являлся Нижний-Новгород, возможность в неограниченном количестве получать опять-таки по Волжскому пути новое топливо, на которое перешло большинство поволжских заводов в 80 годах, а именно — нефть, все это, повторяю, способствовало значительному росту Курбатовского завода. В начале XX века на нем работало более 500 рабочих, а сумма производства, главным образом, по постройке и ремонту речных судов превышала 500.000 рублей.

Нижегородским заводом, обслуживающим отчасти Волжское паровое судоходство, являлся и механический завод Добровых и Набгольц, производительность которого доходила до 2.000.000 рублей в год, а также заводы при Молитовском затоне на р. Оке, а именно завод Яковлевых, построивший с 1890 года до 120 буксирных пароходов, главным образом, для р.р. Оки и Клязьмы и завод И. П. Латяева с общей годовой производительностью до 400.000 рублей и количеством рабочих от 250 до 400 чел. Волжскому судостроению служили также: механический завод акционерного общества «Нижегородский Теплоход», во главе которого стоял известный волгарь нижегородец Д. В. Сироткин; завод был основан в 1913 году против Нижнего-Новгорода, близ с. Бор и строил, главным образом, тепловые суда, которых и выпустил до 1917 года до 10 единиц, и Гороховецкий котельно-механический завод И. А. Шорина, который специализировался, главным образом, по постройке железных барж.

Появление в конце XX века на Волге большемерных наливных железных баржей-«нефтянок» и теплоходов в начале XX столетия является в Волжском судостроении крупным шагом вперед. Первое нововведение связано с именем Д. В. Сироткина, крупного волжского судовладельца, по происхождению крестьянина Балахнинского уезда. Расширение в 90 годах землечерпательного дела на Волге позволило выпустить на Волгу железные баржи для перевозки нефтяного топлива гигантских размеров, а именно длиною до 160 метров и шириною до 21 метра при грузоподъемности до 9.800 тонн или 600.000 пудов. Чтобы перевезти по ж. д. груз одной такой баржи, нужно более 15 поездов по 40 груженых вагонов в каждом. Огромные нефтянки были сконструированы на основе устройства старых волжских расшив—они

имеют слегка округленное днище, ложкообразную форму носа и кормы и замечательно технически приспособлены к сопротивлению движения воды. С появлением нефтянок в 90 годах прошлого столетия, нефть, кстати сказать идеальное топливо для судов, стала главнейшим продуктом волжского транспорта (в 1913 году нефти было перевезено по Волге 4.029.484 тонн или 246.000.000 пудов). Большинство огромных железных нефтянок было выпущено Нижегородским Сормовским заводом.

Что касается теплоходов, то они появились на Волге только с 1907 года. Теплоходы приводились в движение не паровой машиной, а двигателями внутреннего сгорания. Теплоходы являлись в Волжском судоходстве новым и значительным техническим шагом вперед. Двигатели внутреннего сгорания дают около 50% экономии в топливе; не имея громоздких паровых котлов, теплоход гораздо компактнее и вместительнее пароходов — все это обещает теплоходам большую будущность на Волге и составит новую эру в волжском судоходстве. В 1917 году по Волге ходило уже, помимо теплоходов-буксиров, 11 пассажирских и 6 товаро - пассажирских теплоходов (все общества—«Кавказ и Меркурий и Восточное»).

Вообще, Волжское судоходство в довоенное время, руководимое Нижним-Новгородом, достигло большого развития, а именно: паровых судов на Волге в 1912 году было 2.303, непаровых 6.988 с общей грузоподъемностью в 19.656.019 тонн или 1.200.000.000 пудов. Высчитано было, что если поставить все волжские пароходы друг за другом в один ряд, то получится непрерывная лента в 100 слишком километров длиною, такое расстояние, как от Нижнего-Новгорода до пристани Исады — Лысково, а если поставить так все непаровые суда, то длина ленты равнялась бы 650 километрам, т.-е. как от Нижнего до г. Ульяновска.

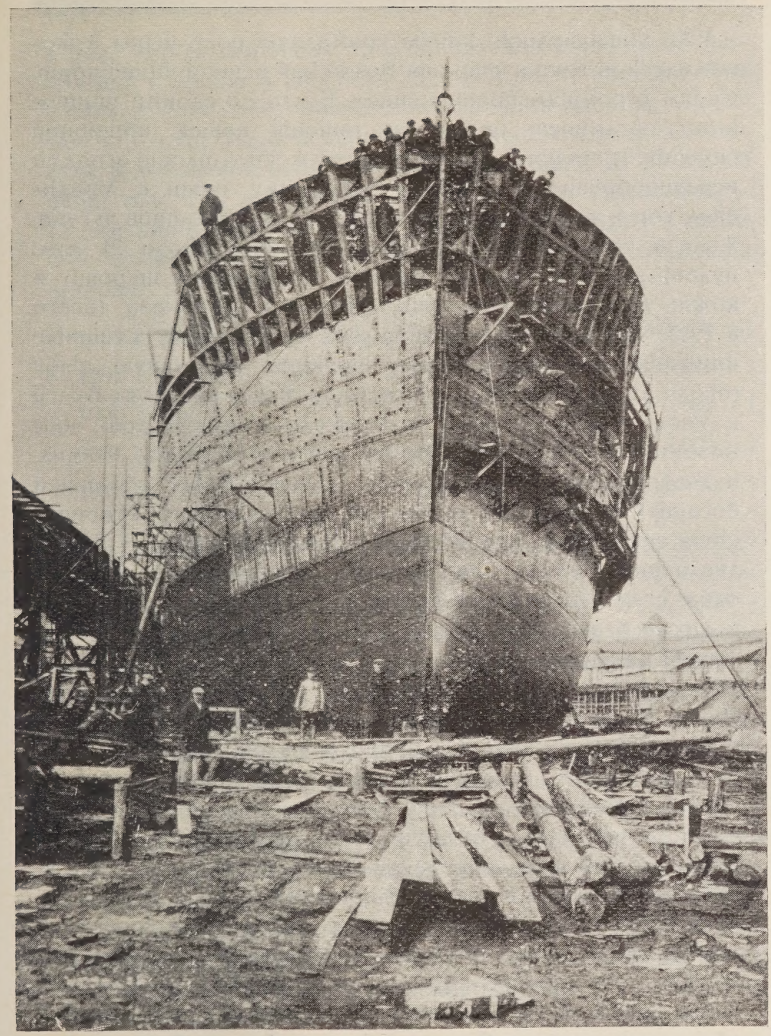

Рис. 7. Морская шхуна, построенная в Сормове в 1928 г.

Уже указывалось, какую громадную роль играл в экономической жизни страны Волжский речной транспорт. Своим огромным протяжением Волга со своими притоками соединяет различные районы нашей обширной страны. Транспортная работа Волжского флота огромна и разнообразна. По Камско-Волжскому пути с Уральских гор в центр страны идет много миллионов чугуна, железа, стали и меди (в 1913 году всего около 21 мил. пудов), этим же путем Сибирь посылает — шерсть и кожи; Астрахань — нефть и керосин с Кавказа (всего в 1913 году около 324 мил. пудов), хлопок, рис, сушеные фрукты из Средней Азии; фрукты, различную рыбу (около 15 мил. пудов); из Владимировки в низовьях Волги и Усолья на Каме идет соль (около 50 мил. пудов); черноземные восточные губернии дают хлеб (около 180 мил. пудов), который идет, помимо центральных областей богатых фабриками, но бедных хлебом, через Мариинскую систему в Ленинград для вывоза за границу. Точно две реки в разных направлениях текут в русле Волги: одна с сев.-запада на юго-восток, перенося на своих водах в безлесные южные окраины страны огромные массы различных лесных материалов из богатейших лесных массивов, расположенных по притокам Волги — Унже, Керженцу, Ветлуге (всего до 640 мил. пудов), а также многие миллионы аршин и пудов промышленных произведений с многочисленных поволжских и подмосковных фабрик и заводов; другая, направляясь с юго-востока на северо-запад, несет на себе указанные выше продукты, необходимые для жизни и работы многих крупных промышленных предприятий центра и сев.-западных областей нашего Союза и для существования многих миллионов населения верхнего и среднего Поволжья. Остановись на одно лето волжское движение товаров, и многие миллионы населения центрально-промышленного района Союза испытают величайшую нужду

в ряде необходимейших продуктов, как это было, например, с солью в 1918 — 20 годах, в эпоху гражданской войны в Поволжье. Общая перевозочная работа Волжского флота увеличивалась с каждым годом и достигала в довоенное время за одну навигацию до 25.000.000 тонн или 1½ миллиардов пудов разного груза и 10—12 миллионов пассажиров. Точнее по годам развитие волжского грузооборота выражалось в следующих цифрах:

В 1890 г. было перевезено	8.500.000 тонн	(518.925.000 п.)
» 1895 » »	»	12.200.000	»	(744.810.000 »)
» 1900 » »	»	17.400.000	»	(1.062.270.000 »)
» 1906 » »	»	18.300.000	»	(1.117.215.000 »)
» 1913 » »	»	25.440.000	»	(1.553.112.000 »)

Главными массами перевозимых волжским транспортом товаров являлись в 1913 году следующие: лес — 41,7%, нефтяные продукты — 20,8%, хлеб — 11,4%, соль — 5,3%. Если принять во внимание длину речного Волжского пути, который обычно весь целиком или в значительной его части совершали почти все волжские грузы (т.-е. взять исчисление в тонно-километрах), то мы увидим, что работа Волжского флота в 1913 году, например, составляла около ½ перевозок всех железных дорог России, протяжение которых было больше протяжения судоходных путей Волжского бассейна почти в 4 раза, а период ежегодной работы больше почти в 2 раза.

Для оценки экономического значения Волжского речного пути необходимо еще учесть, что фрахты по Волге в 3 — 4 раза дешевле железнодорожных.

Нижеследующие данные за 1924 — 25 год ярко об этом свидетельствуют:

Наименование товара.	Тариф за перевозку 1 пуда в коп. на 1000 клм.	
	жел. дор.	водой.
Соль . . .	17,6	5,7
Хлеб . . .	22,2	7,0
Нефть . . .	17,8	4,2
Рыба . .	25,0	8,0

До революции фрахтовые цены понижались из года в год не только благодаря техническим улучшениям в судоходном деле, но и благодаря взаимной конкуренции различных пароходных обществ. Вот как, напр., менялись фрахтовые цены на хлеб: в первые годы пароходства по Волге (в 40 годах) от Саратова до Рыбинска с пуда хлеба бралось за перевозку около 70 коп.; в середине 60 годов фрахт понизился до 12 — 17 к., в 90 годах до 6 — 7 коп., в конце XIX века и начале XX — до 5 коп. с пуда. То же самое происходило и с пассажирскими таксами. Так, в 1862 году от Нижнего до Астрахани на пароходе о-ва «Самолет» билет стоил: в I классе 52 руб., во II — 29 р. 25 к., в III классе—14 р., а в 1912 г. соответствующие цены (без коп.) были: 30 р., 19 р., 8 р.

V

СВЯЗЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НИЖНЕГО-НОВГОРОДА, НИЖЕГОРОДСКОЙ ЯРМАРКИ И ВСЕГО НИЖЕГОРОДСКОГО ПОВОЛЖЬЯ С ВОЛЖСКИМ ТРАНСПОРТОМ.

Среди всех волжских пристаней по грузообороту Нижний-Новгород был всегда одним из наиболее значительных.

Грузовые обороты Нижегородского речного порта, главным образом, его перевалочных «Сибирских пристаней» достигали в довоенное время крупной цифры, а именно в 1913 году—3.430.450 тонн или 209.429.000 пудов, что составляло 13,5% к грузообороту всего Волжского бассейна (1.553.000.000 пудов). Среди других речных портов не только Волги, но рек всего СССР, он был первым портом по прибытию грузов и вторым, после Астрахани, по отправлению, далеко обгоняя общим грузооборотом все остальные волжские пристани (Сталинград, Ярославль, Саратов, Самару, Казань и др.).

См. табл., грузооборот, на стр. 66.

Примерно такое же соотношение сохранилось в грузообороте между волжскими пристанями и в послевоенное время.

В отношении движения судов Нижний-Новгород занимал первое место в стране, а именно до 12.500 судов

ГРУЗООБОРОТ

важнейших волжских пристаней в 1913 году в мил. пудов (и в тоннах).

Название пристани (города).	Отправлено.	Прибыло.	Общий грузооборот.
Астрахань . . .	314,1 (5.144.963 тонн).	73,2 (1.199.017 тонн).	387,3 (6.343.980 тонн).
Сталинград . .	17,9 (293.202 тонн).	97,6 (1.598.690 тонн).	115,3 (1.891.892 тонн).
Саратов	16,0 (262.080 тонн).	69,2 (1.133.497 тонн).	85,2 (1.395.577 тонн).
Самара	24,5 (401.310 тонн).	50,1 (820.639 тонн)	74,6 (1.221.949 тонн).
Казань	13,3 (217.854 тонн).	55,1 (902.53 тонн).	68,4 (1.120.393 тонн).
Нижний-Новгород .	76,1 (1.246.519 тонн).	132,6 (2.171.990 тонн).	208,7 (3.418.509 тонн).
Ярославль . . .	13,0 (212.940 тонн).	84,4 (1.382.473 тонн).	97,4 (1.595.413 тонн).
Рыбинск . . .	28,5 (466.831 тонн).	75,7 (1.239.967 тонн).	104,2 (1.706.798 тонн).

в навигацию. В наиболее интенсивные по судоходству месяцы, в Нижний-Новгород каждые сутки прибывало

Рис. 8. Гвоздильный и болтовочный цех на заводе «Красная Этна».

до 150 судов и отправлялось до 75 судов или каждый час прибывало по 6 судов (по 1 судну на каждые 10 минут) и отправлялось по 3 судна (т.-е. через каждые 20 минут). Понятно, что эта волжская транспортная работа сильно отражалась на экономической жизни Нижнего-Новгорода, с одной стороны—конечного, с другой—узлового и передаточного пункта волжского судоходного пути. Недаром он за свое центральное местоположение и был избран в 1918 году, после национализации волжского флота,—центром управления всего волжского судоходства.

Торгово-промышленные обороты Нижнего в 1913 году достигли значительной суммы, свыше 270.000.000 рублей. Обороты Нижегородской ярмарки, где главным образом через Волгу обменивались своими товарами Россия, Азия и даже отчасти Западная Европа, поднимались из года в год. В конце XVII века привоз товаров на Макарьевскую ярмарку равнялся 80.000 рублей; в половине XVIII столетия он уже превышал 490.000 рублей; к концу XVIII ст. достиг 30.000.000 рублей и, наконец, в начале XX столетия поднялся до 250.000.000 рублей.

Как в самом городе, так и его ближайших окрестностях, вблизи от Волжского и Окского водного пути, т.-е. в благоприятных условиях для получения сырья и отправки фабрикатов, широко раскинулась сеть, различной величины, фабрично-заводских предприятий, с общей годовой производительностью до 200.000.000 рублей и рабочей силой до 70.000 чел., как-то, прежде всего, ряд механических заводов: «Красное Сормово», «Машиностроитель», «Красный Цинковальщик», «Красный Якорь» (об'единенный с Безводнинским цепным заводом), завод им. УЛЬЯНОВА, «Красный Пахарь»; кроме того, ряд крупных механических заводов, эвакуированных из Риги в 1915 году: «Двигатель Революции», гвоздильно-проволочный завод «Красная Этна», «Красный Молот»,

«Металлист», «Пролетарий», электро-технический завод им. В. ЛЕНИНА и, наконец, сеть металло-предприятий Павловского района по р. Оке с производительностью до 3 мил. ножей и ножниц, свыше 500 тыс. топоров и 7 мил. штук разного инструмента, а также металлургические заводы Выксы и Кулебак, крупное гнездо заводов в Растяпине по Оке и в Канавине, а также по р. Ветлуге (картонная фабрика и скипидарно-канифольный завод «Вахтан»); ряд нефтеперегонных заводов, из которых крупнейшим являлся завод Тер-Акопова, ныне единственно восстановивший свою деятельность и получивший наименование—завода «имени 26 казненных Бакинских коммунаров»; завод Государст. Нижегородского треста силикатной промышленности; 9 мукомольных мельниц, из них 4 крупнейших в Союзе, с суточным помолом каждая до 491 тонны или 30.000 пудов; ряд мыловаренных и маслобойных заводов (бывш. акц. общ. «Салолин», б. Миркина, Мнухина и др.), находящихся ныне в ведении Нижгубсовнархоза, с годовой продукцией свыше 20.000 тонн; ряд кожевенных заводов в селе Богородском по Оке и с. Юрине, Мурашкине и Тубанаевке в районе р. Волги, всего 16 кожзаводов с продукцией свыше 12 мил. руб. в год; несколько лесопильных заводов, главным образом, по р. р. Волге, Оке, Ветлуге, всего по губернии в районе указанных рек в количестве 29 штук 5 стекольных заводов — 2 в Балахнинском узде и 3 по р. Ветлуге; текстильно-льнопрядильные фабрики («Красный Октябрь» по Оке, Растяпинская канатная и Решетихинская сетковязальная); валяно-сапожные фабрики, разбросанные, главным образом, по Семеновскому и Городецкому уезду и ряд других фабрик и заводов, связанных так или иначе с Волжским водным транспортом. Последнему в значительной степени обязан своим возникновением и новый Нижегородский крупный промышленный центр, начало которому положено в 1926 году.

В этом году на берегу р. Волги, вблизи районной Балахнинской электро-станции, была заложена картонная фабрика Нижгубсовнархоза с производством до 800.000 пудов картона в год (или более 13.100 тонн); здесь же около Балахны создана колоссальная бумажная фабрика Центробумтрестом с годовой производительностью в 3.000.000 пудов или более 49.000 тонн бумаги. Место для гигантской фабрики опять-таки выбрано на водной артерии. В распоряжении фабрики — дешевая электроэнергия с близлежащей Балахнинской станции, мощность которой предполагается довести до 36.000 клв., ж.-д. путь на Нижний и Москву, а главное фабрика на речном Волжском пути, который должен будет кормить ее лесом, приходящим водой с Унженских бесконечных еловых и сосновых массивов. Волга же будет и поить фабрику, насыщая своей водой ее многочисленные чаны и машины. Фабрика, все производство которой проходит на воде, будет прогонять через свои машины воды из Волги около 10.000.000 ведер в сутки, т. е. почти столько же, сколько потребляет воды в день вся многотысячная Москва. На Волге около фабрик оборудована гавань. Волга здесь значительно углублена, берег укреплен и одет камнем; на берегу установлены специальные механические приспособления — лесотаски (транспортеры), которые будут вытаскивать деревья из воды и укладывать их на склады, затем с помощью бесконечной железной ленты—конвейера—деревья будут передаваться на фабрику.

В год с Волги на фабрику конвейер передаст около 800 тыс. куб. метров леса. На фабрике четырехфутовое еловое, сосновое и пихтовое дерево первоначально очистится от коры в огромных барабанах, затем стальные ножи измельчат его в мелкую щепу, после чего последняя в котлах при 100-градусной температуре превратится в жидкую кашицу, из которой после ряда

Рис. 9. Картонная фабрика Нижегородского Губернского Совнархоза.

операций, состоящих главным образом из прокатки бумажной ленточной массы между огромными наколенными стальными валами, со скоростью 300 метров в минуту и получится та бумага, которая заменит нам ввозную—финляндскую, идущую в настоящее время на газетную бумагу и для «Нижегородской Коммуны» и для «Правды» и для других наших газет.

Наконец, в 1927 году на левом берегу р. Волги, против Нижнего, на Моховых горах утверждена постройка нового стекольного завода, одного из крупнейших в СССР. Завод будет выпускать 100 мил. бутылок и до 13 мил. кв. метров оконного стекла. Сырьем завод будет обеспечен частью на месте, напр., песком, но главная масса необходимого заводу сырья ему будет доставляться опять-таки речным Волжским путем, а именно-сульфат и сода с Кара-Бугазских разработок на Каспийском море—по р. Волге, известь из Рязанской губернии — по р. Оке; завод будет механизирован по последнему слову техники.

Связь Нижегородской промышленности с Волжским транспортом особенно ярко подтверждается существованием в Нижнем-Новгороде мукомольной промышленности. С первого взгляда может показаться странным и необ'яснимым, почему в Нижнем возникло и значительно развилось мукомольное дело. Для Нижегородской губернии в целом, как и большинства соседних с ней губерний, и даже для черноземных ее уездов, совершенно не характерна культура пшеницы. И если Нижний сделался крупным центром мукомольного производства, то это исключительно об'ясняется транспортными условиями Нижнего-Новгорода, издавна превратившими его в крупный перевалочный пункт, что делало целесообразным подвоз к нему в неограниченном количестве нижневолжской (Саратовской и Самарской) пшеницы, и отправку ее в верхнее Поволжье и обе столицы товарным продуктом—мукой крупчаткой.

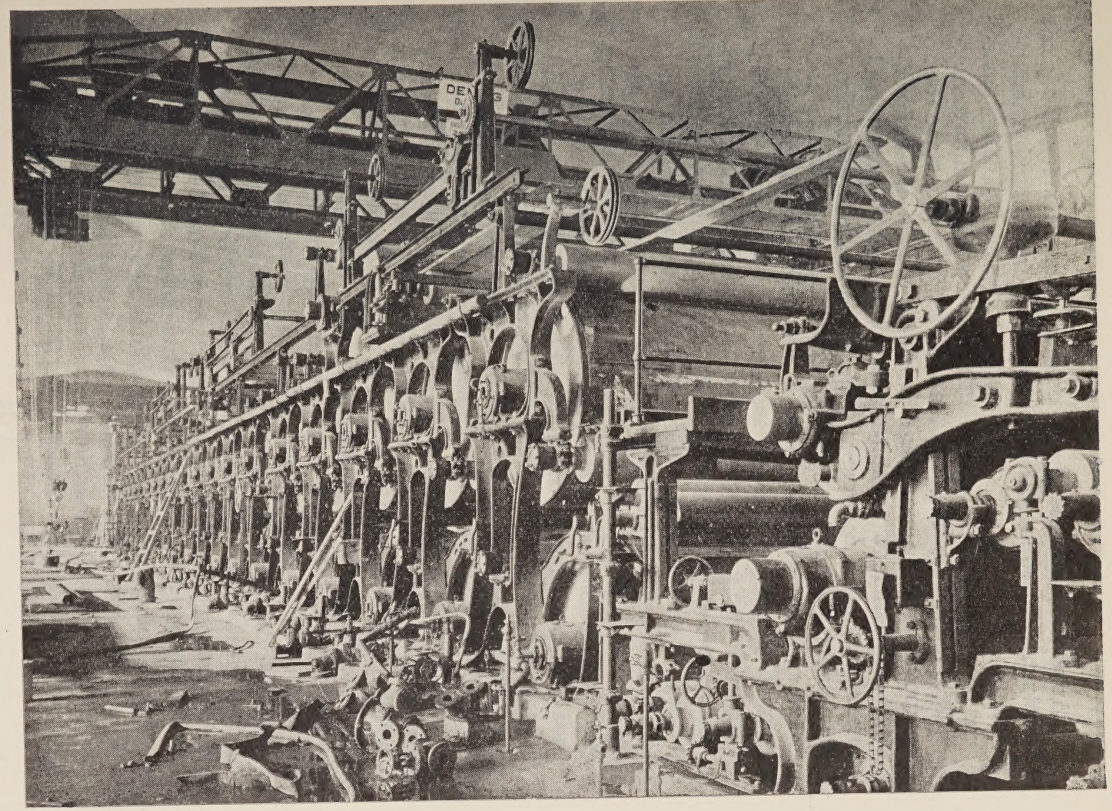

Рис. 10. Главный машинный зал Балахнинской бумажной фабрики.

Другим ярким примером зависимости и тесной связи Нижнего-Новгорода, его населения и его промышленности с Волжским транспортом может служить развитие в нем и некоторых его районах канатного производства. Уже издавна канатное производство было широко поставлено, как в Нижнем, так и его районе,—оно обслуживало речной транспорт. В XVIII ст. в Нижнем-Новгороде, в местности за «Ильинской решеткой», стояло 11 канатных заводов, которые выделывали смоляные, пеньковые и лычные канаты «для казенных и партикулярных, речных и мореходных судов». Нам известно, что в начале XIX века на нижегородских канатных заводах было обычно ежегодно занято более 450 человек рабочих, главным образом, из вольнонаемных, которые и вырабатывали всего канатных материалов за год—до 100.000 пудов. Среди работающих на этих заводах большинство, повидимому, составляли Нижегородские мещане. С. И. АРХАНГЕЛЬСКИЙ в своем исследовании образования промышленного пролетариата в Нижнем-Новгороде в XIX веке приводит слова одного архивного дела, подтверждающие вышесказанное положение—«мещане (нижегородские) пропитание имеют от производимых на прядильных фабриках и на берегу Оки разных работ и наймуются в вешнее и летнее время в волжскую судовую работу». Канатный промысел был развит еще в Горбатове на Оке и около него и в селе Фокине на р. Волге, Васильсурского уезда. Но этот, крупный когда-то промысел стал повсюду замирать в Нижегородском крае по мере замены в середине XIX века бурлацкой тяги судов бичевой—паровой тягой. По словам одного из владельцев указанных заводов—«ежегодное уменьшение в приготовлении канатов происходит от учредившегося и с каждым годом вновь учреждаемого по водяным системам пароходства». Техническое изменение в Волжском транспорте тотчас же отразилось

на тесно связанной с ним отрасли нижегородской канатной промышленности. Память о ней сохранилась только в названии улиц города, где стояли указанные заводы (Канатная, Прядильная).

Теснейшими узами связана была с Волжским транспортом и Нижегородская ярмарка. Она издавна была важнейшим экономическим фактором в хозяйственной жизни не только Поволжья, но и всей страны. Находясь в узле великих речных путей, соединяющих Запад и Восток, промышленные области страны с сельско-хоз. и скотоводческими районами, богатыми сырьем, а также со странами Востока—Туркестаном, Киргизией, Персией и Сибирью, Нижегородская ярмарка собирала и широко распределяла самую разнообразную продукцию народного хозяйства и человеческого труда по самым отдаленным районам государства и даже соседним странам. Интересно, что такую роль Нижегородская ярмарка играла не только в эпоху примитивной экономической жизни, когда отсутствовали железные дороги и развитой капиталистический товарообмен, но и много позже, в эпоху зарождения и мощного роста фабрично-заводской промышленности, капиталистических форм хозяйства и ж.-д. транспорта. Начавшись с 26.000.000 рублей оборота в первый год своего существования в Нижнем-Новгороде в 1817 году, ярмарка увеличивала его с каждым годом, доведя в 1913 году почти до 200.000.000 рублей. Эта жизненность Нижегородской ярмарки обусловливалась прежде всего ее географическим положением на великом Волжском речном пути. Созданная веками сила торгового притяжения,— говорит один исследователь ярмарки,—даже в эпоху развития капитализма и ж.-д. транспорта заставляла свозить в Нижний-Новгород огромные массы разных товаров и с'езжаться отовсюду, из самых далеких областей и стран, торгующим людям. При этом, естественно, в ярмарочном обмене

главная роль выпадала на Волгу. «Древовидным разветвлением своих многочисленных притоков она собирает и переносит товары из одного района в другой». (М. СЕМЕНОВ—ТЯН-ШАНСКИЙ).

Второй за Нижним-Новгородом важной речной пристанью, в пределах Нижегородской губернии, в течение XVIII и XIX в. в., было с. Лысково, в 100 километрах от Нижнего-Новгорода, вниз по Волге. Так, в навигацию 1854 года из Лыскова было отправлено 305 различных судов с хлебным грузом на сумму 1.170.200 рублей. В памятной книжке Нижнего-Новгорода за 1855 год мы читаем: «зимой и весной Лысково делается местом сбора многих тысяч народа, занятого хлебной торговлей; иногородние купцы приезжают туда для закупки хлеба, ссыпают его в устроенные владельцами амбары, ржаной хлеб перемалывают в муку и с начала весенней навигации отправляют на разных судах—расшивах, коноводных машинах, а иногда на баржах при пароходах вверх по Волге в Рыбинск и до С.-Петербурга».

Значение водных путей в Нижегородском крае не уменьшилось нисколько и в наше время, время усиленного развития железно-дорожного транспорта. Это видно из нижеследующей таблицы, показывающей распределение общегубернского грузооборота между отдельными видами транспорта по данным «Экономическ. обследования гужевых дорог Ниж. губ.» («Произв. силы Ниж. губ.» вып. VII. 1928 г., стр. 206):

железнодорожный	48%
	(1.900.000 тонн).
водный	37%
	(1.500.000 тонн).
гужевой	15%
	(600.000 тонн).

Вполне понятно, что развитие волжской торговли и волжского судоходства не могло не отразиться на

благосостоянии как самого Нижнего и его населения, так и на хозяйственной жизни и быте значительной части жителей всего Нижегородского края, особенно приречных местностей. Это положение прежде всего почти полностью может быть отнесено к кустарям Нижегородской губернии, которых в 1927 г. по всей губернии насчитывалось до 108.000 человек, главным образом, в Семеновском и Павловском уездах.

Еще издавна, с конца XVI века, здесь возник ряд кустарных промыслов, главным образом, благодаря наличию двух больших водных путей сообщения, облегчающих и удешевляющих, как сбыт готовых изделий, так и получение сырья, а также, конечно, наличию в крае подходящих сырьевых материалов, вроде, например, дерева (в Семеновском уезде). Уже в начале XVII века в числе товаров, привезенных на Макарьевскую ярмарку, широко были известны: заволжская Семеновская деревянная посуда, Семеновские же валяные сапоги и шляпы, Лысковское полотно, Керженские деревянные изделия, Мурашкинские рукавицы, тулупы и шапки, Павловские железно-кузнечные изделия, такие же заволжские Красно-раменские изделия — якоря, цепи, крупные баржевые гвозди и другие металлические изделия, требуемые Волжским судоходным делом.

Особенно видным кустарным промыслом в Нижегородском крае, широко использующим водные пути для сбыта своих произведений, являлась и является по наши дни — деревообделывающая промышленность и лесное дело. Первая из них имеет за собой не одно столетие своего существования. Кроме рубки и сплава леса, главным образом, по р. р. Ветлуге и Керженцу, а затем по Волге, в низовые степные безлесные местности, заволжское население Нижегородского края с отдаленных времен выделывало из леса различные изделия, как-то: бочки, чашки, ложки, деревянные игрушки, рогожи, лапти, сундуки,

корзины, деревянную мебель и т. д. Районом сбыта указанных изделий являлись, главным образом Нижегородская ярмарка, низовые поволжские города, а также Средне-Азиатские рынки и Персия. В настоящее время Семеновские кустарные изделия пробивают себе торговые пути даже на Западно-Европейских рынках.

Большое значение имел в Нижегородском крае, особенно в прежнее время, сетко-вязальный промысел, изделия которого распространялись повсюду: в Поволожье, Черноморье, Прикаспийском крае.

Очень широкое распространение в Нижегородском Поволжье, с отдаленных еще времен, имело и имеет валяное кустарное производство, охватывающее всего по губернии, по данным 1924—25 года, около 13256 человек кустарей, из которых наибольшая доля приходится на заволжское население. О прошлом значении валяного промысла в Заволжье и о его связи с Волжским речным путем ярко написал знаток Нижегородского края, известный писатель — нижегородец П. И. МЕЛЬНИКОВ-ПЕЧЕРСКИЙ: «Лет сорок тому назад (это писалось в 50-х годах XIX столетия) заволжские катальщики — шерстобиты чуть ли не на всю великорусскую сельщину шляпы работали. Валяли они и тот «шляпок», что исстари в ходу по Тверской и Новгородской сторонам, с низенькой прямой «тульей» и Ярославскую «верховку», такую же низенькую, но с тульей «раструбом». В Суздальскую сторону, на Ветлугу, на Вятку, в Пермь на Каму и на Волжское низовье работали шляпы гречушником «с перехватцем», для Московской стороны «шпилек московский», на Рязань, в Тулу и далее на Украйну шел «шпилек ровный»... Большим подспорьем шляпной торговле бурлаки в прежнее время бывали. Для них шляпу на особую стать за Волгой валяли, ни дать, ни взять, как те низенькие, мягкие, летние шляпы, что теперь у горожан в моду вошли. Много денег за Волгой

Рис. 11. Выделка ложки (Семеновский уезд).

шляпой добывали. Теперь не то. Совсем подошла шляпа заволжская. Хоть брось совсем! Спрос малый, сбыту вовсе почти не стало... С легкой руки одного кантауровца и другие заволжане по чужим сторонам пошли счастья искать и развезли дедовский промысел по дальним местам. Спросу на шляпу за Волгой оттого стало еще меньше. А тут пароходы на Волге завелись,—убили бурлачество, тогда и бурлацкой шляпе пришел конец. А больше всего бед наделал картуз. Дешевый картуз вытеснил более ценную стародавнюю шляпу и осталась она лишь праздничным убором молодежи, да еще степенные седые мужики пока еще не бросили дедовской шляпы» («В лесах» ч. I. 140 стр.).

Но с упадком производства шляп валяный промысел в действительности не уничтожился за Волгой, а, приспособившись к новому спросу, стал выделывать валяные сапоги, туфли, валяные стельки. И промысел не только не сократился, а еще более расширился. Изделия «ходко» пошли «не то, что в лугову сторону Волги, а и в Закаспийцкий край и в Сибирь, словом сказать, даже во всяку холодну сторону». Однако, своего и местного сырья заволжским кустарям не могло хватать и им приходилось в большем количестве покупать овечью и коровью шерсть на Нижегородской ярмарке или у оптовых Нижегородских и Городецких торговцев, которые в свою очередь закупали шерсть в Рязанском крае, в Сибири, на Урале и по Волге и Оке подвозили ее в Нижний.

Сохранились сведения о том, что некоторые кустарные промыслы Нижегородской губернии занесены были бурлаками — крестьянами с Волги и Оки—выходцами из этих местностей, как например, прядильный промысел Ардатовского уезда, распространенный в селениях—Саконах, Липовке, Быковке и других. Местные старожилы определенно указывают на эту связь и источник указанных промыслов.

Рис. 12. Окраска посуды и игрушек (Семеновский уезд).

Наконец, не мало нижегородцев из разных слоев общества кормились от бурлацкого промысла. Будучи издавна узловой и главнейшей перевалочной волжской пристанью, передающей низовые волжские товары на Оку, в центральные районы страны и на север, с глубоко сидящих низовых судов на более мелкие верховые суда и обратно Нижний-Новгород был издавна притягательным и сборным пунктом для разнообразного и многочисленного рабочего люда, желающего найти себе тут работу по выгрузке и перегрузке волжских товаров и судов и в некоторые годы, в конце XIX и в начале XX столетия, скопляющегося здесь до нескольких десятков тысяч человек. Инженер барон ДЕЛЬВИГ, записывая свои воспоминания о Нижнем-Новгороде 40-х годов XIX века, писал в своих заметках: «под конец зимы начинают приходить в Нижний-Новгород поселяне наниматься на пароходы и суда; к весне приходят артелями плотники, каменщики, штукатуры, для земляной и других работ по постройкам. Во время навигации нагрузка и разгрузка пароходов, с их баржами, и судов занимает большое количество рук». С давних времен большинство мужского населения многих сел и деревень Нижегородской губернии, особенно расположенных по берегам р. р. Волги и Оки, уходило на работу на реку в качестве сперва бурлаков, кормщиков, грузчиков, а впоследствии еще и водоливов *) на баржах, матросов, штурвальных, лоцманов и капитанов на пароходах. Из приволжских сел Нижегородского района, к таковым относятся: Катунки, Великий Враг, Кадницы, Голошубиха, Работки, Татинец и другие. Для многих волгарей работа на Волге являлась «исконным» промыслом, переходящим из рода в род. Сколько человек «кормилось Волгой» — сказать точно

*) На мелких судах на обязанности водолива лежит отливка воды из корпуса судна, в случае ее там просачивания; на больших суднах-баржах водолив—ответственное лицо за сохранность судна.

очень трудно, так как строгого учета в прежнее время никто не вел, да и вести было невозможно вследствие неорганизованности и распыленности многих видов занятий — заработков на реке. Но во всяком случае общее количество одних бурлаков на Волге, в середине XIX столетия, исчислялось сотнями тысяч человек. По мнению И. А. ШУБИНА, в 40-е годы XIX стол., в период расцвета судового промысла и бурлачества, в Волжском бассейне ежегодно бывало занято до 600.000 чел., причем «бурлацкие базары» Нижегородской губернии давали до 40% общего количества бурлаков, работающих на Волге, из которых, правда, не мало было и пришедших рабочих из других губерний. Обыкновенно еще ранней весной — «великим постом» в определенных пунктах Нижегородской губернии, на так называемых «бурлацких базарах» начиналась ряда бурлаков на работу. Главнейшие базары в XVIII и XIX в.в. существовали в Нижегородском крае в следующих местах: в Городце, Пучеже Балахне, Нижнем-Новгороде, Черноречье на Оке, Лыскове, Воротынце.

Труд бурлаков протекал в ужасных условиях и был очень тяжел. Начиналась каторжная работа бурлаков обычно с ранним летним восходом солнца и оканчивалась с его поздним закатом. Когда позволял берег, бурлаки шли «бечевой», т.-е. тащили судно за канат, к которому бурлаки «причаливались» своими лямками. При отсутствии удобной «сакмы», т.-е. бурлачной береговой тропы-следа, напр., на обрывистом, высоком берегу или в большую полую воду, бурлаки продвигали судно вперед «завозом», о котором говорилось ранее, или работали веслами. Общее количество бурлаков, необходимых для той или другой расшивы, определялось в зависимости от целого ряда причин—срока доставки груза, «ходкости» судна, состояния пути, погоды и т. д., в среднем от 3 до 5 человек на каждую тысячу пудов груза.

При срочных доставках число рабочих удваивалось. По закону в XVIII веке на Волге на каждые 900 пудов груза на судне полагалось иметь по 3 работника-бурлака; понятно, что в действительности это ничтожное число «рабочей силы» еще более уменьшалось предпринимателями и тем самым еще более отягчался труд бурлаков. «Каторжная работа бурлака—пишет знаток волжского траспорта И. А. ШУБИН, — надрывавшая здоровье и притуплявшая все душевные способности человека, превращала его в какую-то тяглую машину; продолжительное нарушение связи с семьей и, как реакция чрезмерной работы, жестокое пьянство в местах остановки судов, при тогдашних обстоятельствах русской жизни и в обстановке царившего крепостного права, естественно выбивали человека из колеи и влияли на него разлагающе,—создавалось такое положение, что даже хорошие и смирные «землеробы», попадая в бурлацкую среду, теряли равновесие, превращаясь в грубых и буйных людей, которых народ метко охарактеризовал в одной из своих пословиц: «дома бурлаки—бараны, а на плесу—буяны». Самое слово «бурлак», по всей вероятности, произошло от татарского слова «буйдак», что значит — буйный, бездомный, беспутный человек. Нередко домой, в деревню, в крестьянское хозяйство от бурлака попадала очень небольшая сумма заработанных денег, чаще всего из задатка, остальные обычно пропивались в дороге или в конце путины. Но хуже всего то, что в деревню часто возвращался с Волги, вместо сильного и здорового работника, больной калека. Бурлацкий труд был очень тяжел и вреден для здоровья. Простудные заболевания особенно в позднее осеннее холодное и раннее весеннее время — были обычными явлениями среди бурлаков. Сильное налегание грудью на лямку развивало грудные болезни, постоянно наклоненное положение головы и чрезмерное напряжение всего организма вызывали сильные

приливы крови к голове, и это влекло за собой болезни головы и глаз; плохая береговая дорога — по мягкому песку или каменистому щебню, сотни верст пройденного пути—приводили к тяжелым болезням ног. Поэт-волгарь Н. А. НЕКРАСОВ в своем стихотворении — «На Волге» вспоминает одного из таких искалеченных трудом бурлаков, виденного им еще в детстве на берегу Волги:

...Устали бурлаки,
Котел с расшивы принесли,
Уселись, развели костер
И меж собою повели
Неторопливый разговор.
— «Когда-то в Нижний попадем?
Один сказал, — когда б попасть,
Хоть на Илью»... — «Авось придем»,
Другой с болезненным лицом
Ему ответил: — «Эх, напасть,
Когда бы зажило плечо,
Тянул бы лямку, как медведь,
А как бы к утру умереть! —
Так лучше было бы еще».
Он замолчал и навзничь лег.
Я этих слов понять не мог,
Но тот, который их сказал,
Угрюмый, тихий и больной,
С тех пор меня не покидал.
Он и теперь передо мной:
Лохмотья жалкой нищеты,
Изнеможенные черты
И, выражающий укор,
Спокойно-безнадежный взор...

В другом своем стихотворении НЕКРАСОВ говорит, что песня, которую запевали иногда во время работы

бурлаки, напоминала чаще своим унынием и однообразием стон измученных людей.

...«Выдь на Волгу,—чей стон раздается
Над великою русской рекой!?
Этот стон у нас песней зовется!
То бурлаки идут бечевой».

Но, несмотря на эти тяжелые условия работы, в бурлаки шли люди не только из-за материальной нужды, но и те, которые почему-либо хотели порвать с обычными общественными или семейными связями и зажить жизнью—тяжелой, но чуждой повседневных забот, связывающих человека, зажить своеобразной свободной жизнью бездомного бурлака. И. НИКИТИН в своем стихотворении «Бурлак» художественно изобразил нам одного из таких выбитых из жизни людей:

...«Запросилась душа на простор...
Взял я паспорт, подушные отдал,
И пошел в бурлаки. Разгуляли тоску
Волги - матушки синие волны!
Коли отдых придет, на крутом бережку
Разведешь огонек в вечер темный,
Из товарищей песню один заведет,
Те подхватят, — и в миг встрепенешься,
С головы и до ног жар и холод пойдет,
Слезы сдержишь, — и сам тут зальешься.
Непогода-ль случится и вдруг посетит
Мою душу забытое горе, —
Есть разгул молодцу: Волга с шумом бежит
И про волю поет на просторе...

«Между бурлаками, — говорит А. МЕЛЬНИКОВ, — можно было встретить, кроме русских, всевозможных инородцев: и мордву, и черемис, и чуваш, и вотяков, и татар; попадались киргизы, калмыки и даже персы; можно было встретить и представителей всевозможных общественных слоев и сословий: тут были и беглые

солдаты, и пропившиеся семинаристы, опустившиеся и прокутившиеся до нитки дворяне, проворовавшиеся и прогнанные со службы чиновники и попы-растриги, говорят бывали примеры, что шли в бурлаки из любопытства проникнуть в жизнь этой вольной голытьбы, так что Рахметов Чернышевского (из романа «Что делать?»), куривший сигары под лямкой, не совсем невероятное явление».

Бурлаками делались люди из разных слоев общества, выбитые так или иначе из обычной жизни, но главным образом это были оброчные крепостные - крестьяне, особенно беднейшие из них, которые не могли прокормиться своим хозяйством, благодаря его малоземелью или неплодородию почвы, или же благодаря жестокой эксплоатации своих помещиков. Подтверждение этого мы можем найти в интересных записках о России немецкого путешественника барона ГАКСТГАУЗЕНА, посетившего Россию и между прочим Нижний-Новгород летом 1843 г. По его словам бурлачество — необычайно тяжелый и утомительный труд. Свободный, и хотя немного обеспеченный жизненным довольствием, человек никогда не выбрал бы сам себе этого занятия. Эта работа — удел главным образом крепостной бедноты. В частности, бурлаки, которые везли нанятую ГАКСТГАУЗЕНОМ баржу до Казани — были крепостные крестьяне Нижегородского помещика кн. Гагарина. Крестьяне последнего, почти совершенно лишенные земли своим помещиком, вынуждены были итти, для добывания себе средств к существованию и оплаты оброка помещику, на заработки, в том числе и на тяжелую волжскую бурлацкую работу. Иногда сами помещики отдавали за определенную плату своих крепостных в срочную кабалу судовладельцам, причем отданный в кабалу крепостной получал за свой каторжный труд одни только харчи, вся полагающаяся плата за труд

поступала к помещику. В указанную срочную кабалу в XVII—XVIII в. в. могли попасть и совершенно свободные, но почему-либо обнищавшие люди, забирающие обыкновенно вперед у судовладельцев часть своей будущей заработной платы—«задаток», с обязательством отработать его.

До реформы 1861 года между бурлаками не мало было и беглых крестьян, охотно принимаемых некоторыми судовладельцами за пониженную плату. За свою работу на расшивах бурлаки получали обычно «за путину» т.-е. за выводку судна от места его нагрузки и до места назначения. Напр., в начале XIX в. за работу от Астрахани до Нижнего-Новгорода (около 2250 километров) бурлакам платили от 100 до 110 рублей ассигнациями на своих харчах; от Самары до Нижнего 65 — 70 рублей, причем плата эта иногда повышалась, напр., в случае срочной доставки груза или понижалась благодаря взаимной конкуренции бурлаков. Весь этот путь продолжался $2^1/_2$ — 3 месяца, считая по 20 — 25 километров в день. При продвижении судна «подачами», оно двигалось еще медленнее, не более 10 — 15 километров в день. Вынужденный большею частью взяться за тяжелую работу за ничтожную плату, часто в продолжение значительного времени отрабатывая только взятый вперед из-за «непереносной нужды» задаток, не находя нигде защиты своим правам против эксплоатации судовладельца, бурлак, понятно, нередко, не доведя судна до места назначения, тайком бросал его. Такие побеги ставили судовладельцев иногда в очень тяжелое положение — они внезапно лишались необходимой рабочей силы, с бежавшего были «взятки гладки», и приходилось судовладельцам сдерживать свой произвол и безграничную эксплоатацию своих бурлаков. Но как бы то ни было, а бурлаки почти всегда рассматривали своего судохозяина, как своего врага и «утеснителя», приобретающего их работу

за ничтожную плату и в случае нападения на судно разбойников, даже в небольшом числе, обычно не проявляли никакой активности в деле защиты судна и его хозяина от грабежа.

«Разбойные люди», которых на Волге в XVII—XVIII в. в было всегда не мало, определенно учитывали этот момент и пользовались им. Грабежи судов тем более имели нередко место на Волге, что «разбойными людьми» становились часто сами же бежавшие с судов бурлаки. Во время нападения на торговое судно они всегда могли рассчитывать на сочувствие бурлаков, а при бегстве с добычей—на содействие местных прибрежных жителей. По крайней мере некоторые из дошедших до нас старинных поговорок свидетельствуют об этом, так напр., поговорка о двух приволжских нижегородских селениях— «Татинец да Слопинец—всем ворам кормилец». Во многих селениях память о разбоях на Волге живет до сих пор.

Если труд бурлаков был тяжелым и плохо оплачиваемым трудом чернорабочего и не требовал никаких технических знаний и навыков, то уже в XVI—XVII в. в. на Волге были и другие разряды рабочих - водников, которые имели уже определенную квалификацию и известную сноровку, дававшуюся долголетним опытом и выучкой, нередко с малолетства. Мы имеем здесь в виду прежде всего труд носовщиков и кормщиков, тогдашних—лоцманов и рулевых. Общее описание их работы на судне мы находим в записках БАЛТАЗАРА КОЙЭТА, одного из членов голландского посольства в Россию в 1676 году. «У каждой лодки — сообщает Б. КОЙЭТ,— было два кормщика (рулевых) и один носовщик (лоцман). который всегда держит в руке длинную палку, на которой обозначены известные меры, с ней он всегда стоит на носу лодки, измеряет глубину и результаты своих измерений выкрикивает рулевому. Эти носовщики знают русло, подводные камни и мели, сев на которые судно

может потерпеть большой ущерб». Вся ответственность за целость судна во время навигации ложилась на носовщика. В XVII—XVIII в. в. при посадке судна с казенным грузом на мель или серьезной поломке его, носовщик расплачивался за свою оплошность своей спиной— он первый получал известное количество ударов «батогами». Кроме носовщиков и кормщиков на волжском транспорте были еще специалисты своего дела — это водоливы, обязанностью которых было следить за общей исправностью и благополучием в пути большого груженого судна, во-время останавливать почему-либо открывающуюся течь в судне, откачивать проникающую в судно воду, наблюдать, чтобы груз был не подмочен и не испорчен. При нагрузке судна водолив распоряжался процессом нагрузки, указывал, какие части судна в какой последовательности нагружать, чтобы равномерно распределить груз по всему корпусу судна. Должность водолива, как заведующего внутренним хозяйством судна, в пути и на стоянках была ответственной должностью и требовала значительных специальных знаний и навыков. Как оплачивался на Волге в XVII—XVIII в. в ответственный труд носовщиков и водоливов сказать трудно, так как точных сведений об этом не сохранилось, но во всяком случае значительно выше, чем труд бурлаков.

С середины XIX века, даже несколько ранее, с появлением на Волге сперва коноводных, а затем паровых машин, бурлацкий промысел стал постепенно падать, а впоследствии и совершенно был изжит.

Для новых, особенно паровых, быстроходных судов требовался уже совсем другой рабочий, более квалифицированный, со специальными часто знаниями, с полным сознанием ответственности своего дела. На Волге стал вырабатываться новый тип «волгаря» — смышленого, расторопного человека, который во время своей работы

всегда несет большую ответственность—и за сохранность судна, и за груз, и за безопасность пассажиров, но который может и должен сравнительно хорошо и заработать. Наибольшую роль в паровом флоте стали играть, конечно, капитан парохода и его машинист. Первоначально и те и другие на волжских пароходах были или иностранцы, или работники, обслуживающие ранее военно-морской флот. С течением времени, однако, и сами волгари научились управлять паровыми судами, и Волга не мало знала опытных командиров и механиков-самоучек, среди которых не мало было и нижегородцев. Но массовый спрос на указанных работников водного транспорта, с развитием волжского пароходства, оставался все-таки неудовлетворенным. Управление быстроходным судном, нагруженным несколькими тысячами ценного груза и несколькими сотнями пассажиров, управление сложным механизмом большого парового судна—все это требовало от волгарей не только опыта, но и специальных знаний, как в области судоводительства, так и судовой механики. И вот дать таковых работников волжскому транспорту и должно было Нижегородское Речное Училище имени Кулибина, 1-е в Поволжье, открытое в 80-х годах XIX столетия и преобразованное в 1921 году в «Нижегородский Рабтехникум и Политехникум Водного Транспорта им. В. М. Зайцева», главного их организатора и долголетнего руководителя. Указанные учреждения и явились рассадниками квалифицированной рабочей силы для Волжского Транспорта. В 1927 году в Нижегородском Политехникуме Водного Транспорта числилось на всех его 4-х отделениях (судоводительском, механическом, гидротехническом и водного хозяйства)—414 чел. и в Рабтехникуме—261 чел.

Необходимо отметить, что главной и исконной поставщицей, как чернорабочей, так и квалифицированной

силы для волжских судов, было всегда Нижегородское Поволжье. С прекращением бурлацкого промысла, тяга на заработки на Волгу не сократилась. Более того, после крестьянской реформы 1861 года, неудовлетворительно проведенной для крестьянской массы, последняя вынуждена была все более и более с каждым годом выбрасывать из себя все новые кадры ищущих подсобных заработков. Это особенно относится к крестьянам неплодородных и малоземельных районов, которые были и в Нижегородской губернии (напр. Сергачский уезд). Одним из главных мест нахождения заработков бесспорно служила Волга с ее притоками, дающая Нижегородскому крестьянству самый разнообразный источник для существования.

Что касается квалифицированной судовой рабочей силы, то по переписи, произведенной в 1901 году Министерством Путей Сообщения, на долю Нижегородской губернии приходилось 12,7% общего количества судоходных служащих. На одной Волге работало служащих— Нижегородцев — 9716 человек, гораздо больше, чем из какой-либо другой губернии, гл. обр. из уездов Сергачского (2683 чел.), Макарьевского (1453 чел.), Княгининского (1423 чел.) и Нижегородского (1013 чел.). Понятно, что с ростом судоходства эта цифра также значительно возросла. Большинство работающих на Волге (водоливов, матросов, штурвальных, лоцманов, а иногда даже и капитанов) было занято только в навигационное время, а на зиму отпускалось с судов домой — по деревням и селам. Однако, несмотря на заработок только в течение части года, заработок волгарей, особенно более квалифицированного труда, во второй половине XIX века, был значительно выше дохода среднего крестьянина, от его часто скудного сельского хозяйства. Обычным явлением в Нижегородской губернии было то, что волгари в деревнях жили лучше, «чище», чем их односельчане —

крестьяне. Они имели лучшие постройки, гл. обр. жилые, лучшее домашнее оборудование, лучшую одежду и пищу. И это вполне понятно, так как волгари имея возможность многое видеть и слышать, естественно развивали свои потребности — «культивировались», приобретали большее умственное развитие и, конечно, не мирились с крестьянской жизнью и бытом, а также с черным и тяжелым крестьянским трудом. Сельским хозяйством из них занимались очень немногие, большинство сдавало свою землю «на управу» своим односельчанам-крестьянам или некоторые возлагали все сельско-хозяйственные работы на своих женщин и детей-подростков. Вся надежда волгарей была не на доходы от сельского хозяйства, а на свой волжский судовой заработок. На расшивах в начале XIX столетия лоцман получал за всю навигацию обычно около 400 рублей на хозяйских харчах; впоследствии на пароходах 60—100 рублей в месяц на своих харчах; матросы получали 12—20 руб. в месяц; капитаны различно до 180 рублей в месяц во время навигации, да кроме того еще иногда известный % с суммы вырученной пароходом за перевезенный груз.

Несколько сотен человек кормилось от работы и около многочисленных затонов Нижегородского района, а именно, по р. Волге: Васильевского, ныне им. Ульянова, Городецкого, Муромского, Сопчинского, Люлеховского, Жуковского, ныне памяти Парижской Коммуны, Васильсурского; по р. Оке: Доскинского и Молитовского.

Что касается грузчиков или «крючников», число которых очень возросло на Волге, и в частности в Нижнем-Новгороде, в связи с ростом Волжского судоходства в конце XIX века, то они работали обычно сдельно, с количества перенесенных ими пудов груза,—в конце XIX ст. и начале XX по 5—6 рублей с тысячи пудов;

с 1913 года цены за выгрузку и нагрузку поднялись до 8 рублей за 1000 пудов. В среднем за день работы, напр. во время Нижегородской ярмарки, грузчик переносил от 200 до 300 пудов груза; в дни же особенно напряженной работы даже до 800 пудов; а за всю навигацию примерно около 25—30 тысяч пудов. Вполне понятно, как такая напряженная и чрезмерная работа разрушительно отражалась на организме грузчиков. Несколько лет такой работы—и грузчик нередко выходил из строя. Среди грузчиков широко кроме того развивались специфические профессиональные заболевания, как-то: искривление позвоночника, грыжи, расширение вен на ногах, с опасными иногда кровотечениями и т. д. Нечего говорить, как широко распространены были среди грузчиков и такие болезни, как малярия и сифилис. Последний, легко наживаемый в условиях жизни низов городского населения, заносился грузчиками в деревню, где и свивал себе прочное гнездо. В этом бесспорно было и есть отрицательное влияние города и Волги на сельское население. Здесь же надо искать и причин того колоссального распространения указанной ужасной «гнилой болезни» в некоторых селениях Нижегородской губернии. В Нижнем-Новгороде, как и в других поволжских городах, грузчики, особенно из босяков—золоторотцев и пришлых крестьян, в навигационное время часто не имели постоянной квартиры, а жили, где придется—под открытым небом, в ночлежных домах, в разных притонах, которыми переполнены были в Нижнем такие местности, как «Миллионка», «Почайна» и др. В Нижнем тип босяка, бездомного человека, прошедшего «огонь и воду», был заметной фигурой, недаром он получил бессмертное художественное воплощение в произведениях писателя-нижегородца А. М. ПЕШКОВА, близко знакомого с бытом босяков. Его произведение «На дне» создано на основании тех наблюдений «бывших людей», которые

Рис. 13. Крючники.

М. ГОРЬКИЙ делал сам непосредственно в Нижегородских береговых ночлежках.

Не мало человеческого труда брал в Нижегородском крае, тесно связанный с Волгой лесной промысел, т.-е. заготовка и сплав леса в плотах, белянах, баржах. Наиболее распространен был сплавной промысел в лесных заволжских уездах губернии, по р. р. Ветлуге, Керженцу и другим более мелким притокам р. Волги. Зимой шла в Заволжьи заготовка леса, который по зимнему пути подвозился к реке, где из него и делали плоты или грузили беляны. Как только вскрывалась река и проходил лед—плоты и беляны трогались самосплавом вниз по реке для выхода на Волгу. Иногда такие плоты по воде проходили более 2000 верст, напр, с р. Ветлуги до Сталинграда или Астрахани. Работа на плотах была может быть менее тяжелая, чем работа грузчика, но зато еще более нездоровая—все время приходилось быть на воде, а иногда буквально в воде. Плоты шли по реке ранней весной, когда вода еще очень студена, ночи — сыры и холодны, когда в мае появляется на реке в великом изобилии разный «гнус» — комары, мошки, овода, от которых нет никакого спасения на медленно продвигающемся вперед плоту или беляне. А между тем, несмотря на такие тяжелые условия труда сплавщиков, оплачивался он ничтожно скудно—так, за путину с р. Ветлуги до Сталинграда плотовщик получал 50—60 руб. (в 1911—12 годах).

В прежнее время, с появлением на Волге первых пароходов и вплоть до перехода их на нефтяное топливо (в 80-х годах) т.-е. в течение почти 40 лет, масса рабочего люда Заволжья была еще занята заготовкой дров зимой для пароходов и их нагрузкой дровами во время навигации с прибрежных складов. В начале 70 годов на Волге уже насчитывалось до 500 пароходов—пассажирских и буксирных. Каждый пароход ежедневно в ходу

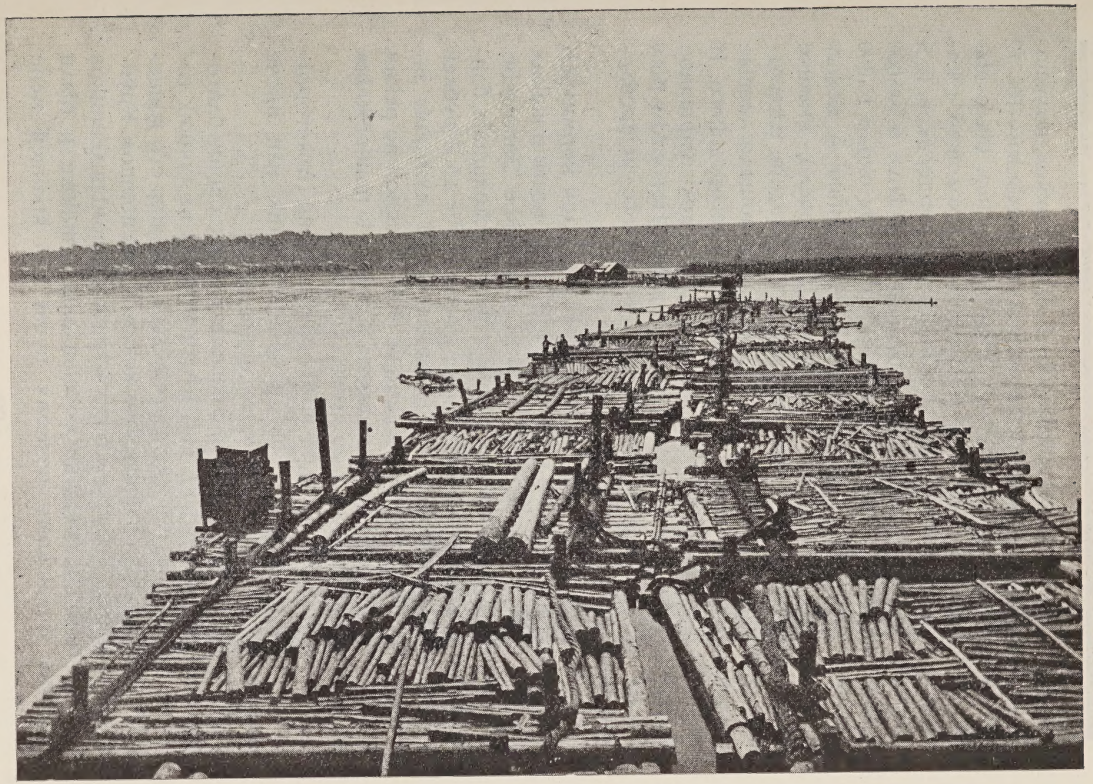

Рис. 14. Плоты на р. Ветлуге.

сжигал в среднем: стосильный—4—5 пятериков, полуторастосильный—6—7 пятериков, двухсотсильный—10—12 пятериков и т. д. По специальным подсчетам было выяснено, что всего дров на волжское пароходство ежегодно в то время требовалось до 200.000 пятериков, или другими словами около 80.000,000 пудов (свыше 1.300.000 тонн), или в переводе на лесные десятины около 10.000 десятин леса. И это в одну только навигацию! А между тем число пароходов с каждым годом росло, вместе с их мощностью. Понятно, как это громадное ежегодное потребление дровяного топлива истощало лесные богатства Поволжья и в том числе Нижегородского. И если бы на выручку не пришло в 80 годах нефтяное топливо, дровяной голод в средней части Поволжья был бы не за горами, как результат повального истребления лесов.

Понятно также и то, сколько тысяч людей кормилось от заготовок дров на пароходы, и прежде всего в таком лесном районе, каким было Нижегородское Заволжье. На погрузке работали преимущественно женщины ближайших к складу селений и получали от $1^1/_2$ до 2 рублей за пятерик. Заготовку дров производили мужчины зимой; по санному же пути, а чаще всего весной по рекам подвозились дрова в белянах и баржах к прибрежным дровяным складам.

Таким образом не одна тысяча населения Нижегородского края кормилась от промыслов, так или иначе связанных с Волжским судоходством.

Ему же в значительной степени обязан своим благосостоянием и сам Нижний-Новгород, один из лучших городов Поволжья. Многие промыслы и занятия его жителей были тесно связаны с Волжским транспортом. Крупные состояния нижегородских купцов и промышленников в значительной степени составлялись также и были обязаны Волжскому речному пути. По крайней мере

Рис. 15. Нижегородский Государственный Университет.

крупные представители Нижегородского промышленного мира, в лице Бугрова, Башкировых, Сироткина и других были крепко связаны в своей торгово-промышленной деятельности с Волжской торговлей и Волжским судоходством. На благоустройство города оказала особенно большое влияние Всероссийская выставка, открытая в 1896 году на ярмарочной территории. Благодаря нее город значительно преобразился — по главным улицам и окраинам был проведен электрический трамвай, одновременно с этим в городе появилось электрическое освещение, устроен был кремлевский и похвалинский элеваторы для под'ема на Нижегородские горы, построены были—Городской театр, здание Окружного суда; главная улица—Большая Покровка (ныне улица Якова Свердлова) была залита асфальтом. В связи с выставкой сильно выросло и улучшилось своей постройкой и благоустройством и Канавино — заречная часть города. Новым толчком к развитию и оживлению Нижнего-Новгорода послужил перевод в связи с мировой войной в Нижний Варшавского Политехнического Института, преобразованного ныне в Государственный Университет с пятью факультетами и эвакуация сюда из Прибалтийского края ряда заводов. Нижний, благодаря вышеуказанным факторам, определенно стал организующим культурным и техническим центром в обширном Средне-Поволжском районе. Этому еще более способствовало создание в 1925 году, около Балахны, Нижегородской Районной Электростанции, задачей которой является обслуживание электро-энергией не только города и его технических мероприятий, но и многочисленных промышленных предприятий всего Нижегородского района.

VI

РАССТРОЙСТВО ВОЛЖСКОГО ТРАНСПОРТА В ЭПОХУ ГРАЖДАНСКОЙ БОРЬБЫ. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ С ОЖИВЛЕНИЕМ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ЖИЗНИ В СТРАНЕ. БУДУЩЕЕ ВОЛЖСКОГО СУДОХОДСТВА И НИЖНЕГО-НОВГОРОДА

Война 1914—18 г.г., а главное хозяйственная разруха, вызванная ей, затем изнуряющая страну гражданская борьба—все эти крупнейшие экономические и политические факторы не могли не отразиться на нормальной работе фабрично-заводских предприятий Нижнего, которым, благодаря экономическому расстройству в стране, не стало хватать сырья, а также на состоянии и работе Волжского флота. Прежде всего с самого начала войны прекратилась постройка новых судов, а между тем от времени и напряженной работы суда естественно изнашивались и выходили из строя. Судовая перепись 1916—17 г. уже отмечала убыль 7% паровых и 16,5% непаровых судов. Грузооборот в навигацию 1916 г. упал на Волге до 1,237 милл. пудов (вместо $1^1/_2$ миллиарда пудов в навигацию 1913 и 1914 г.), а в 1917 году до 1.053 милл. пудов.

Но особенно сильный удар Волжскому судоходству нанесла гражданская война, в которой Волжский флот

должен был принять большое участие (борьба с чехословаками на Волге, подавление восстания в Ярославле, Колчаковщина и Деникинщина). Значительная часть судов Волжско-Камского и Бельского флота погибла безвозвратно, будучи разбита, сожжена и потоплена. Уполномоченный Совнаркома и Главвода тов. В. М. ЗАЙЦЕВ так описывает картину погибшего речного флота: «Река Кама была превращена в какую-то смертоносную водную ленту, начиненную всюду минами, перерезанную поперек цепными и бревенчатыми заграждениями, причинявшим движущимся судам в лучшем случае поломку, в худшем—гибель с массой человеческих жертв. На протяжении от Устья Камы до Усолья сгорело: 61 пароход, 43 баржи, 10 дебаркадеров; утонуло 10 пароходов, 9 барж, 4 дебаркадера; выброшено на берег и посажено на мель: 13 пароходов, 60 барж, 17 дебаркадеров. В одной только Перми уничтожено огнем—22 пассажирских и 81 буксирный пароход, 5 дебаркадеров и 38 барж». Вот каким сокрушительным ураганом пронеслась по Волжскому бассейну гражданская война 1918—20 года.

По успокоении на Волге, часть оставшегося флота была передана различным местным организациям для обслуживания местных нужд. В результате рабочий флот на Волге в течение навигации 1919 года состоял всего только из 473 паровых и 2.355 непаровых судов. Грузооборот в 1919 г. упал до катастрофической цифры—3.425.899 тонн или 209.151.000 пудов, т.-е. цифры, какой он выражался 50—60 лет назад.

С 1920 года, с постепенным умиротворением Поволжского края, началось и постепенное восстановление Волжского судоходства. Благодаря энергичному ремонту судов, стал увеличиваться состав рабочего флота; с налаживанием хозяйственной жизни в стране, стал увеличиваться грузооборот на Волге и по ее притокам, а также и число пассажиров. Для общего управления

Волжским транспортом в бассейне Волги от Рыбинска до Астрахани был учрежден особый Волжский Округ Водных Путей Сообщения, местопребывание Правления которого было назначено в Нижнем-Новгороде, как центральном городе всего Поволжья. Но особенно успешно пошло дело восстановления Волжского транспорта с 1923 года, когда Волжское пароходство было реорганизовано на основе хозяйственного расчета, под наименованием—Волжского Речного Государственного Пароходства. Постепенное восстановление всего народного хозяйства СССР оживляюще действовало на Волжский транспорт. Грузооборот его с 1923 г. быстро рос. В навигацию 1924 г. грузооборот Волжского флота выражался в 4.828.000 тонн, в 1925 году — 7.672.000 тонн, в 1926 году — 9.899.000 тонн (604.333.950 пуд.) и около 8.000.000 пассажиров; причем общая цифра грузооборота за 1926 год по отдельным категориям грузов распределялась следующим образом:

нефтегрузов . .	3.616.000 тонн.
лесных грузов . . .	3.881.000 »
соли	385.000 »
хлеба	430.000 »
прочих	1.587.000 »

Из общей добычи в СССР нефтепродуктов Волгою перевозилось около 40%.

В навигацию 1927 г. на Волге работало 596 паротеплоходов, из них товарно-пассажирских 185 и буксирных 411; непаровых судов (баржей и пр.) находилось в работе—1698, из них сухогрузн.—1467 и нефтеналив.—231. Что касается рабочей силы Волжского Государствен. Речного Пароходства, то в навигацию 1927 г. она достигла 33.704 чел., распределяясь в свою очередь следующим образом:

судовые команды . . .	21.790 чел.
береговой состав . . .	11.045 »
правлен. служащие . .	869 »

Увеличивался из года в год после военной разрухи и эпохи гражданской борьбы и грузооборот Нижегородской пристани, достигнув в 1926 году 1.724.000 тонн (105.150.200 пуд.), что составляет около 50% довоенного грузооборота.

Стала оживляться народно-хозяйственная жизнь в стране, стала оживляться и Нижегородская ярмарка, тесно связанная с Волжским транспортом. Сильно разрушенная в годы «военного коммунизма», ярмарка с переходом советского хозяйства на новую экономическую политику, по постановлению Совнаркома, была восстановлена в 1922 году, как традиционный торговый институт, и с каждым годом начала увеличивать свои торговые обороты, доведя их в 1924 году до 77.000.000 руб.; в 1925 и в 1926 г.—169.000.000 р.; в 1927 г.—до 214.979.000 руб. *). С налаживанием торговых связей СССР с соседними государствами и восстановлением хозяйства и транспорта внутри самого Союза, ярмарка все более расширяла круг своих клиентов и поле своего притяжения и влияния. Помимо большого значения для Нижегородского края, производительное население которого на ярмарке могло сбывать свои товары, а потребители могли обеспечивать себя необходимым сырьем, ярмарка постепенно снова получала Всесоюзный характер и увеличивала свою роль в обмене с восточными странами. Прилив восточного купечества на ярмарку в Нижнем усиливался из года в год, что ярко видно из нижеследующей таблицы:

в 1922 г.	на	Нижегород.	ярмарке	было	предст.	29	фирм.
» 1923	»	»	»	»	»	76	»
» 1924	»	»	»	»	»	237	»
» 1925	»	»	»	»	»	302	»
» 1926	»	»	»	»	»	410	»
» 1928	»	»	»	»	»	399	»

*) В указанную сумму входят внутри и междукооперативные сделки—35.936.000 руб. и мелкие сделки—9.997.000 руб., что в предыдущие годы в сумму оборотов ярмарки не входило, поэтому если исключить указанную сумму, то оборот ярмарки за 1927 г. будет равняться—169.045.000 р.

Весь импорт (ввоз) восточных стран на Нижегородскую ярмарку составлял в 1926 г. — 16.420.000 рубл.; весь экспорт (вывоз) на восток через Нижегородскую ярмарку равнялся в 1926 г.—16.588.000 руб. (главным образом мануфактуры—около 177 вагонов, сахара около—20247 тонн, галош—384.826 пар, спичек—41 вагон, самоваров—600 штук и т. д.). При чем необходимо отметить, что почти весь грузооборот с Востоком шел по преимуществу по Волжскому речному пути. Наиболее крупные обороты на ярмарке делались с персами, за последние пять лет они выражались в следующих цифрах:

в 1923	году—	2.382.000	рублей.
» 1924	»	— 7.723.000	»
» 1925	»	—11.178.000	»
» 1926	»	—23.777.000	»
» 1927	»	—32.037.000	»

Но с 1924 года на-ряду с Персией, которая до этого времени была единственным государством, выступающим на советских ярмарках, на Нижегородской ярмарке появились торговые представители новых стран—Турции, Афганистана, центрального и западного Китая, Монголии. Понятно, что при все усиливающихся торговых сношениях с восточными странами и внутри самого СССР и Волжский речной путь с каждым годом начинал усиливать свою роль, как наиболее дешевый транзитный путь сообщения, так, напр., из числа всех привезенных на Нижегородскую ярмарку товаров в 1926 году водным путем пришло 39%, железной же дорогой—41%. Вот почему, на-ряду с необходимостью улучшения и поднятия качества судоходства Волжских путей, капитального ремонта и судостроительства на Волге, в 1925—26 году перед Губпланом и другими советскими центральными и губернскими органами возник с первоочередностью вопрос о необходимости создания вполне

благоустроенного Нижегородского речного порта, который мог бы играть экспортно-импортную роль не только для Нижегородского края, но и для всей Центральной Промышленной Области, особенно с углублением речного пути Нижний — Москва, через Оку или Клязьму и с осуществлением Волго-Донского канала, который соединит Волгу и Каспийское море с Азовским и Черным морем, Донбасс с средним и верхним Поволжьем и Уралом. Перевозки сотен миллионов пудов хлеба, нефти, соли, рыбы, цемента, леса, продуктов обрабатывающей промышленности по Волжскому дешевому пути, а не по более дорогим и загруженным железнодорожным путям, дадут Советскому хозяйству не один милл. рубл. экономии. Одной из очередных хозяйственных задач является разгрузка Московского железно-дорожного узла, путем усиления пропускной способности старинного русского водного пути Нижний-Новгород—Москва. Значение этой речной магистрали, даже при современном, далеко несовершенном ее состоянии, видно из той цифры перевозок разных грузов, которая в навигацию 1927 года достигла довольно уже значительного уровня, а именно 737.100 тонн (45.000.000 пудов), из которых 163.800 тонн (10.000.000 п.) приходятся на нефтеперевозки. В будущем же, при техническом улучшении указанного пути, в Московский промышленный район можно будет свободно перебросить с Волги, как указывают специальные подсчеты, до 3.276.000 тонн или 200.000.000 пудов нефти и свыше 2.457.000 тонн (150.000.000 пудов) других различных грузов (хлеба, леса, соли, хлопка и т. д.).

В целях осуществления вышеуказанной первоочередной хозяйственной задачи—переустройства Нижегородского речного порта и ряда других капитальных сооружений в Н.-Новгороде (например—постоянного моста через реку Оку) Нижегородский Губисполком и Губсовнархоз организовали специальное Акционерное Общество

«Нижкапстрой» с основным капиталом в 4.000.000 рублей, которое и получило от Правительства на концессионных началах в Заволжье ряд крупных лесных площадей для эксплоатации. Доходы от последней и пойдут на капитальное строительство в Нижегородской губернии. Когда последнее будет осуществлено, когда исключительно благоприятное географическое положение Нижнего-Новгорода, при слиянии двух главнейших водных артерий, обнимающих своими разветвлениями 60.000 клм. или более 36% всей водной сети Европейской части Союза, будет еще более улучшено специальным капитальным строительством, Нижний-Новгород начнет играть еще более крупную роль в экономической жизни страны, чем ту, какую он играл до сего времени. Этому много будет содействовать и наличие в Нижегородском районе дешевой электроэнергии, подаваемой Нижегородской Государственной Электростанцией в г. Балахне.

Балахнинский Электроток не только оживит давнишнюю промышленность Нижегородского района, но и вызовет к жизни ее новые отрасли. В пятилетнем плане развития хозяйства губернии включены, помимо значительного, а иногда и полного переоборудования ряда уже существующих заводов и фабрик и в том числе, в первую очередь, Молитовской фабрики «Красный Октябрь» и заводов Нижжиртреста, постройка большого механизированного завода силикатного кирпича, с производством до 16 мил. штук кирпича ежегодно *), двух заводов для выделки красного строительного кирпича на 6 мил. штук каждый в год, сооружение на Моховых Горах громадного механизированного стеклозавода, постройка около г. Балахны большого деревообделочного

*) Постройка и оборудование указанного завода закончена летом 1928 года.

завода, который будет изготовлять стандартные столярные изделия (рамы, двери и т. п.) для нужд жилищного строительства не только Нижегородской, но и соседних с ней губерний, при чем транспортировка, как сырья, так и готовых изделий на последний завод будет обслуживаться опять-таки главным образом водным Волжским путем; наличие в Нижегородской губернии большого количества лесов (до 48% всей площади губернии, а в северных уездах даже до 95% покрыты лесом) дает толчок к развитию лесо-химической промышленности, и пятилетний план предполагает расширение Вахтанского канифольного и скипидарного завода и полное использование Балахнинской бумажной и картонной фабрики на р. Волге, которая окончательно закончена постройкой и оборудованием летом 1928 года и будет давать такое количество картона, какое ежегодно у нас до сих пор ввозилось из-за границы (около 13½ тыс. тонн). Кроме того, в пятилетний план НГСНХ включены также постройки: нового кожевенного завода для выделки мостовья на 300.000 кож в год, овчинно-мехового завода с производительностью на 600.000 овчин в год и завода хромового опойка и шеврó на 2.000.000 кож. Указанные заводы будут построены в Богородском районе на р. Оке, т.-е. опять будут тесно связаны с Волго-Окским речным путем. В Окском же районе, а именно в Павлове и его окрестностях пятилетний план включает постройку новой фабрики перочинного ножа с выпуском в год до 3 мил. штук на сумму около 2 мил. рублей и там же постройку инструментальной фабрики с выпуском различных механических инструментов на 2½ мил. рублей, а также расширение производства хирургического инструмента с увеличением выпуска до 2 мил. руб. в год. В Семеновском уезде предполагается постройка новых валяно-сапожных и кошмовальных фабрик.

Валовая продукция всех промышленных предприятий губернии должна будет возрасти с 182 мил. рублей в 1926—27 году до 426 мил. рублей в 1931—32 году, т.-е. на 134%. Главнейшими гнездами промышленных предприятий в дальнейшем должны стать три пункта, тесно связанных с речными путями: Балахна с своей электростанцией и бумажно-картонными фабриками. Растяпино — центр химических заводов и так назыв. «Большой Нижний-Новгород», т.-е. Нижний, охвативший все свои промышленные пригороды и рабочие районы — Канавино, Молитовку, Сормово и др. Особенно большую роль будет играть промышленность «Большого Нижнего-Новгорода», главным образом после расширения ряда Канавинских заводов, завода «Красное Сормово» и сооружения стеклозавода. Уже в настоящее время в районе «Большого Нижнего» сосредоточено до 40,7 проц. общего числа рабочих губернии, которые и создают 47,9 % всей валовой промышленной продукции (по ее стоимости). Причем интересно, что внутри «Большого Нижнего» главную роль играют — Канавино и Сормово, что видно из нижеследующей таблицы:

	Рабочие.	Валовая продукция.
Нижний-Новгород	5,3%	13,3%
Канавино	15,4%	22,7%
Сормово	23,3%	13,9%
Всего Большой Нижний ко всей губернии имеет .	40,7%	47,9%

Более детальную картину числа рабочих по данным Н. Ф. КАРБОВЦА и валовой продукции цензовой

промышленности Большого Нижнего в 1927 г. выявляют следующие цифры:

	Н.-Новгород.		Канавино.		Сормово	
	Число рабочих.	Валовая продукция в тыс. рублей.	Число рабочих.	Валовая продукция в тыс. рублей.	Число рабочих.	Валовая продукция в тыс. рублей.
Обработка минералов . . .	92	112,6	572	1474,5	245	279,6
Горно-заводск. промышлен.	—	—	70	182,2	680	4185,0
Обработка металлов	370	710,4	2144	13297,2	—	—
Машиностроение	590	1930,2	1555	6276,7	13269	3042,2
Обработка дерева	49	15,9	95	1849,5	315	967,2
Химическая промышленность	71	702,4	587	8512,3	—	—
Пище-вкусовая промышлен.	990	22190,2	204	3914,6	28	269,4
Обраб. матер. животн. происх.	22	122,1	141	1655,7	—	—
Кожевен.-мехов. промышл.	199	507,7	81	1739,5	—	—
Обработка шерсти	—	—	561	2236,8	—	—
Льняная промышленность .	—	—	3374	5791,9	—	—
Одежда и туалет	1061	5118,5	—	—	—	—
Бумажная промышленность	14	13,1	—	—	—	—
Полиграфич. промышлен. . .	595	1113,9	20	41,8	—	—
Водоснабжение	34	163,4	51	226,8	—	—
Итого . .	3894	32628,8	9755	47229,5	14557	36123,2

Всего по Большому Нижнему рабочих 28.207 чел.
Вал. прод 114,981 тыс. руб.

Мощный рост промышленности в губернии и прежде всего в районе «Большого Нижнего-Новгорода», усиленный приток пришлого населения сюда остро поставит вопрос по удовлетворению населения жилищами, средствами транспорта и другими видами городского благоустройства. Это все необходимо будет осуществить в ближайшее время потому, что город очень быстро растет, как территориально, так и по количеству населения. Рост Нижнего, Канавина и Сормова за три последних десятилетия представляется в таком виде:

	По переписи 1897 г.	По переписи 1923 г.	По исчислению губстатистики на 1 окт. 1927 г.
Нижний-Новгород	76.102	82.690	120.197
Канавино	7.461	43.508	65.143
Сормово	10.494	32.460	46.181
Всего			
По Большому Нижнему . .	94.057	158.658	231.521
Тоже с пригородами . .	—	—	249.000

Для удовлетворения населения хотя бы минимальной нормой жилплощади (в 6 кв. метров) необходим в ближайшие годы ее прирост более, чем в 1 мил. кв. метр., на что потребуется расход в 115 миллионов рублей. Расширение городской территории, увеличение населения потребуют улучшения и расширения городского транспорта, который должен связать прямыми нитями отдельные районы «Большого Нижнего», а также расширения сети городских дорог, водопроводной и канализационной линии, постройки новых более совершенных боен, крытых рынков, новых общественных бань и т. д. Все это предусматривается пятилетним планом развития коммунального хозяйства и предполагается осуществить по возможности с учетом и применением всех новейших технических достижений.

Осуществление указанных выше предприятий, вызываемых естественным ростом Н.-Новгорода, как центрального пункта Великого Волжского водного пути в свою очередь очень оживит работу Волжского речного транспорта и выдвинет Нижегородский Промышленный район и г. Нижний-Новгород на еще более видное место в хозяйстве СССР, чем то, какое он занимал до сих пор.

УКАЗАТЕЛЬ ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.

Летописи в списках — Лаврентьевском (изд. Арх. Ком.) и Ипатьевском; Новгородская летопись, изд. Археогр. Ком. 1889 г.

Нижегородская писцовая книга.

Нижегородский летописец под ред. А. Гациссского.

Записки — барона Герберштейна, Генриха Штадена, Ад. Олеария, Де-Бруина, Дженкинсона и др.

Середонин — Известия англичан о России („Чт. Общ. Ист. и Древ." 1884 г. кн. IV).

Соловьев С. — История России.

Аристов Н. — Промышленность древней Руси.

Фирсов Н. — Чтения по истории средн. и нижнего Поволжья.

Загоскин Н. — Русские водные пути в допетровской Руси.

Костомаров Н. — Очерк истории русск. торговли в XVI — XVII в.в.

Ключевский В. — Сказания иностранцев о Московском государстве.

Покровский М. — Русская история.

Его же — Очерк истории русской культуры.

Его же — Борьба классов и русская историческая литература.

Бочкарев В. — Эконом. строй и социальная структура Нижег. края середины XVIII в. (Труды Нижегород. научного общ. по изучению местного края).

Рожков Н. — Русск. история в сравнит. истор. освещении.

Кулишер И. — История русск. народного хозяйства ч. I и II.

Кашин В. — Торговля и торг. капитал в Моск. государстве.

Введенский А. — Торговый дом XVI — XVII в.в.

Неуструев С. — Словарь волжских судов. терминов.

Архангельский С. — Образование пролетариата в Нижнем-Новгороде в XIX в.

Краеведческий сборник—Труды Нижегородского Педагогического Института.

Шубин И. — Волга и волжское судоходство и др. работы.

„Поволжье" — Природа, быт, хозяйство под ред. проф. В. П. Семенова-Тянь-Шанского.

Отчеты НГСНХ, Нижгубисполкома и Нижярмаркома.

„Производительные силы Нижегородской губернии" — Орган Ассоциации по изучению производительных сил Нижегородской губернии при Губплане, вып. VII. 1928.

Горбачев А.—Кустарные промыслы Нижегородской губернии.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Введение 3

I. Значение Волги, как колонизационного и торгового пути в XI—XVII в. в. и роль Нижнего-Новгорода как узлового торгового перевалочного пункта 10

II. Влияние волжского торгового движения в XVI—XVII в. в. на классовое строение и благосостояние Н.-Новгорода и всего Нижегородского края. Участие в торговле Нижегородских вотчинников, монастырей и крестьян 32

III. Нижний-Новгород и Нижегородское Поволжье, как центры судостроения в XVII—XIX в. в. Различные типы судов 42

IV. Значение Сормовского завода в волжском судостроении. История завода и условия его развития. Состав волжского флота и его транспортная работа 53

V. Связь экономической жизни Нижнего-Новгорода, Нижегородской ярмарки и всего Нижегородского Поволжья с волжским транспортом 65

VI. Расстройство волжского транспорта в эпоху гражданской борьбы. Восстановление транспорта в связи с оживлением хозяйственной жизни в стране. Будущее волжского судоходства и Нижнего-Новгорода 101

План Большого Нижнего Новгорода

/ГОРОДСКАЯ ЧЕРТА СХЕМА ТИЧЕСКАЯ/

Толоконцево
Бочкариха
Крущево
Баталово
Липово
Горелово
Красногорка
Паново
Чистяки
Юрасово
Егорева
Пикина
Старожилово
Бор
Макарово
Елево
Владимирово
Тесовая
Судостроит
Овечкино
Федякова
Заборье
Пичугина
Новель
Колосово
Починок
Сормово
Мышьяковка
Дарьино
Бурнаковка
Ярмарка
Городевка
Книжица
Ратманиха
Костариха
Шуваловский пос
Молитовка
Борзовка
Механ
Карповка
Монастырка
Новая
Река Волга
Река Ока
Нижний Новгород.
Пемеры
Высоково
Лапшиха
Новая
Подновье
Кузминское
Никульское
Кузнечиха
Грабиловка
Фонина
Александровка
Дубенки
Утечино
Анкудиновка
Ржавка
Лухово
Константиново
Глотцево
Федяково

Обозначения

Границы городской черты { старой / новой
Границы территории новых цехов
Ж.р. Сормово
Дороги { железные / шоссейные / проселочные
озера, реки

ШЕСТЬДЕСЯТ КОПЕЕК